R.F.F.S.A.

1959

Relatório anual

Diretoria

Rêde Ferroviária Federal S. A.

Relatório Anual

1959

Presidente — RENATO DE AZEVEDO FEIO
(até novembro)
— ROZALDO GOMES DE MELLO LEITÃO

Vice-Presidente — ANTÔNIO ALMEIDA NEVES
(até março)
— NEWTON DE PAIVA FERREIRA
(de março a abril)
— GETÚLIO BARBOSA DE MOURA

Diretor Comercial — ANTÔNIO DE ALMEIDA NEVES
(até fevereiro)
— RODRIGO LOPES
(de maio a junho)
— GERALDO I. MASCARENHAS DA SILVA

Diretor de Operações — FERNANDO TEIXEIRA
(até agôsto)
— ARMANDO ZENESI

Diretor Financeiro — NEWTON DE PAIVA FERREIRA

Diretor de Obras — GERARDO LEMOS DO AMARAL

Diretor Jurídico — J L BULHÕES PEDREIRA

Administração Central

PRESIDÊNCIA

JOAQUIM ANTÔNIO AMAZONAS PENIDO — *Chefe do Gabinete*
RAUL ANTÔNIO BRUEL — *Sub-Chefe*
CAIO POMPEU DE SOUZA BRAZIL
DARCY LEAL DE MENEZES
FELIX RABSTEIN
RUY DA COSTA RODRIGUES
JOSÉ DE SOUZA BATISTA
SÍLVIO DE MIRANDA FREITAS
} *Assessores*

VICE-PRESIDÊNCIA

EZECHIAS FERNANDES CARVALHEIRA
GASTÃO AMORIM DE ALMEIDA
SADY CANETTI
} *Assessores da Vice-Presidência*

ANTÔNIO FAUSTINO PÔRTO SOBRINHO — *Dept.º de Relações Públicas*
ALBERTO CHAVES DE BARROS — *Setor de Relações com Órgãos Públicos e Entidades*
DOMINGOS DANGELO ASSUNÇÃO — *Setor de Divulgação*
FERNANDO ZENHA MACHADO — *Setor de Redação e Pesquisas*
RAIMUNDO HONORATO J. DE FREITAS — *Administração de Pessoal*
VALDECIR FREIRE LOPES — *Serviço Social*
PAULO A. H. NOVAES — *Seleção e Treinamento*
NEWTON CORRÊA RAMALHO — *Planejamento Administrativo*
ARMANDO BERGAMINI DE ABREU — *Organização*
ÁLVARO MIGUEZ BASTOS DA SILVA — *Estudos Econômicos*
ALOYSIO REGIS GOUVEIA — *Administração da Sede*

DIRETORIA FINANCEIRA

CARLOS O. MALDONADO DE CARVALHO — *Assistente do Diretor*

LOURIVAL RESENDE DE JESUS
ATHOS ALKIMIM
} *Assessores do Diretor*

JOSÉ HELIODORO DOS SANTOS — *Depto. Financeiro*
RANULFO MOREIRA DE OLIVEIRA — *Setor de Contabilidade*
ISAAC MARQUES FRAGA — *Setor de Orçamento*
ESTEVAM QUINTINO DOS SANTOS — *Setor de Compras*
ALBERTO BOTTINI PIRES VAZ — *Tesouraria*
GEORGE BYRON CAMERINO FONTES — *Setor de Mecanização*
ALBERTO LOYOLA DE MIRANDA — *Setor de Auditoria*

GERALDO MOREIRA DE OLIVEIRA
CLÓVIS GONÇALVES PEREIRA
} *Assessores do Departamento Financeiro*

DIRETORIA COMERCIAL

AURÉLIO FERREIRA GUIMARÃES — *Assessor Administrativo*
ALEXANDRE R. BELFORD DE MATTOS — *Assessor Especial*
ALCIDES LINS — *Departamento Comercial*
FERNANDO SIMONE — *Setor de Tarifas*
LUÍS XAVIER DE LIMA — *Setor de Fomento e Recuperação dos Transportes*
ANTÔNIO P. L. TEIXEIRA DE FREITAS — *Setor de Estatística*
KALIL N. JEHA — *Departamento do Patrimônio*
ÁTILA DO AMARAL — *Setor de Aplicações*
ADAMASTOR PEREIRA DO CABO — *Setor de Tombamento*

HÉLIO GUANABARA
ARTHUR A. NEVES BAPTISTA
} *Assessores*

DIRETORIA DE OPERAÇÕES

CÍCERO SIQUEIRA — *Departamento da Via Permanente*
ANTÔNIO FELIX DE BULHÕES — *Departamento de Material*
GERALDO SOARES DE ALBEGARIA — *Departamento de Material Rodante*
ALFREDO GONÇALVES ARTMANN — *Departamento de Transportes*
ITAGIBA ESCOBAR — *Assessor Geral*
GUSTAVO GARNIER — *Assessor Comunicações*
HÉLIO MEDEIROS — *Assessor Orçamento*

DIRETORIA DE OBRAS

ANTÔNIO FURTADO DA SILVA — *Departamento de Obras*
VICENTE MONTANHA — *Setor de Execução e Contrôle*
LEÔNIDAS DE CARVALHO FERNANDES PEREIRA — *Setor Técnico*

CARLOS DE VELASCO
LEOPOLDO JORDÃO AMORIM DO VALLE
} *Assessores Técnicos*

DIRETORIA JURÍDICA

ASCÂNIO PEDRO DE FARIAS — *Departamento Jurídico*
ANTÔNIO F. DE BULHÕES CARVALHO — *Setor de Contratos*
HAROLDO DA COSTA RODRIGUES — *Doutrina, Legislação e Jurisprudência*
ARY MONTEIRO LOPES — *Setor Jurídico do Pessoal*

Coordenação e publicação do Relatório
J. L. BULHÕES PEDREIRA
RUY DA COSTA RODRIGUES
JACINTHO X. MARTINS JR.
ANTÔNIO P. L. TEIXEIRA DE FREITAS
ARTHUR NEVES BAPTISTA

Capa — WILSON MÓDULO

Unidades de Operação

E. F. CENTRAL DO BRASIL
Rio de Janeiro — GB

Dir. Sup. JORGE DE ABREU SCHILLING

E. F. LEOPOLDINA
Rio de Janeiro — GB

Dir. Sup. VICENTE DE BRITO PEREIRA FILHO (até 7/XII)
Dir. Ope. JOÃO DO AMARAL AGUIAR
Dir. Adm. REYDAR URSIN KNUDSEN

E. F. SANTOS A JUNDIAÍ
São Paulo – SP

Sup. ALCIDES DE ALMEIDA RÊGO

R. V. PARANÁ-SANTA CATARINA
Curitiba – PR

Dir. Sup. ÂNGELO LOPES
Dir. Ope. FRANCISCO CRUZ
Dir. Adm. ROBERTO F. AFONSO DA COSTA

R. F. DO NORDESTE
Recife – PE

Dir. Sup. LAURISTON PESSÔA MONTEIRO
Dir. Ope. NORBERTO DA SILVA PAES
Dir. Adm. AQUILINO GOMES PÔRTO (até 3/XII)

R. M. DE VIAÇÃO
Belo Horizonte – MG

Dir. Sup. DERMEVAL JOSÉ PIMENTA
Dir. Ope. RAINULPHO SCHETTINO
Dir. Adm. ARTHUR LOURIVAL DA FONSECA

E. F. NOROESTE DO BRASIL
Bauru – SP

Dir. Sup. UBALDO MEDEIROS
Dir. Ope. LUIZ STEVAUX VILLAÇA
Dir. Adm. MANOEL MOURA FONSECA E SILVA

V. F. F. LESTE BRASILEIRO
Salvador – BA

Dir. Sup. OSWALDO CEZAR RIOS (até 15/XII)
Dir. Ope. ALBERTO DE OLIVEIRA ROSA
Dir. Adm. EDUARDO SÁ PEREIRA S. MOREIRA

E. F. GOIÁS
Goiânia – GO

Sup. NESTOR ROCHA

R. V. CEARENSE
Fortaleza – CE

Sup. VIRGILIO NOGUEIRA PAES

E. F. Da. TERESA CRISTINA
Tubarão – SC

Sup. GILBERTO EVILÁSIO DA LUZ

E. F. MADEIRA MAMORÉ
Pôrto Velho – RO

Sup. ERNANI PAMPLONA BARROS

E. F. BRAGANÇA
Belém – PA

Sup. HEITOR P. DE CHERMONT RAYOL

E. F. SÃO LUÍS-TERESINA
São Luís – MA

Sup. JOSÉ DE RIBAMAR GUIMARÃES CASAL

E. F. CENTRAL DO PIAUÍ
Parnaíba – PI

Sup. PETRARCA DA ROCHA SÁ

E. F. BAHIA A MINAS
Teófilo Otoni – MG

Sup. WENEFREDO BACELAR PORTELA

V. F. RIO GRANDE DO SUL
(em incorporação)
Pôrto Alegre – RS

Sup. ENZO CARLOS PINTO
Sub-Dir. Adm. EUCLIDES OLIVEIRA SCHMIDT
Sub-Dir. Ope. JOAQUIM TEIXEIRA
Sub-Dir. Ob. e Inv. RODOLFO DAGNINO

índice

Relatório da Diretoria

Senhores Acionistas :

Em cumprimento aos dispositivos legais e estatutários, a Diretoria da Rêde Ferroviária Federal S.A. apresenta o Relatório dos negócios sociais no exercício de 1959, o Balanço Geral levantado a 31 de dezembro de 1959 e a Conta de Lucros e Perdas referente ao mesmo ano.

Durante o segundo ano de sua existência, viu-se a Rêde privada da colaboração do seu primeiro presidente, Dr. Renato de Azevedo Feio e de dois diretores, Drs. Antônio de Almeida Neves e Fernando Teixeira, que renunciaram aos seus mandatos por motivo de saúde ou de ordem particular, sendo substituídos, respectivamente, pelos Drs. Rozaldo Gomes de Mello Leitão, Geraldo Ildefonso Mascarenhas da Silva e Armando Zenesi.

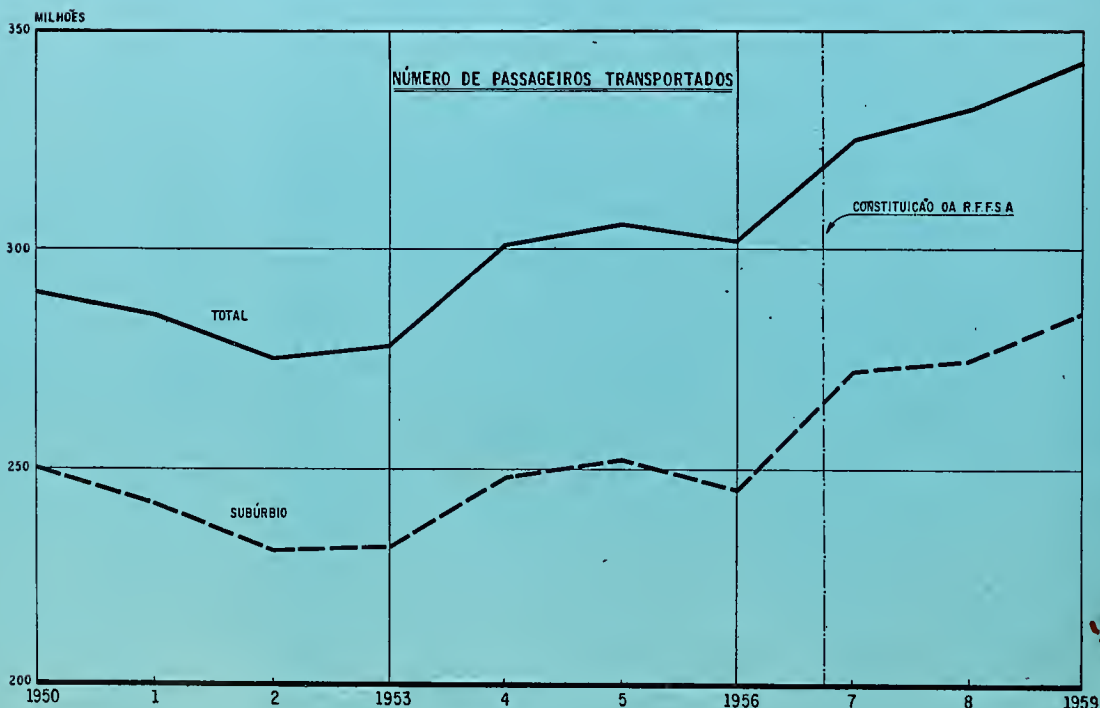
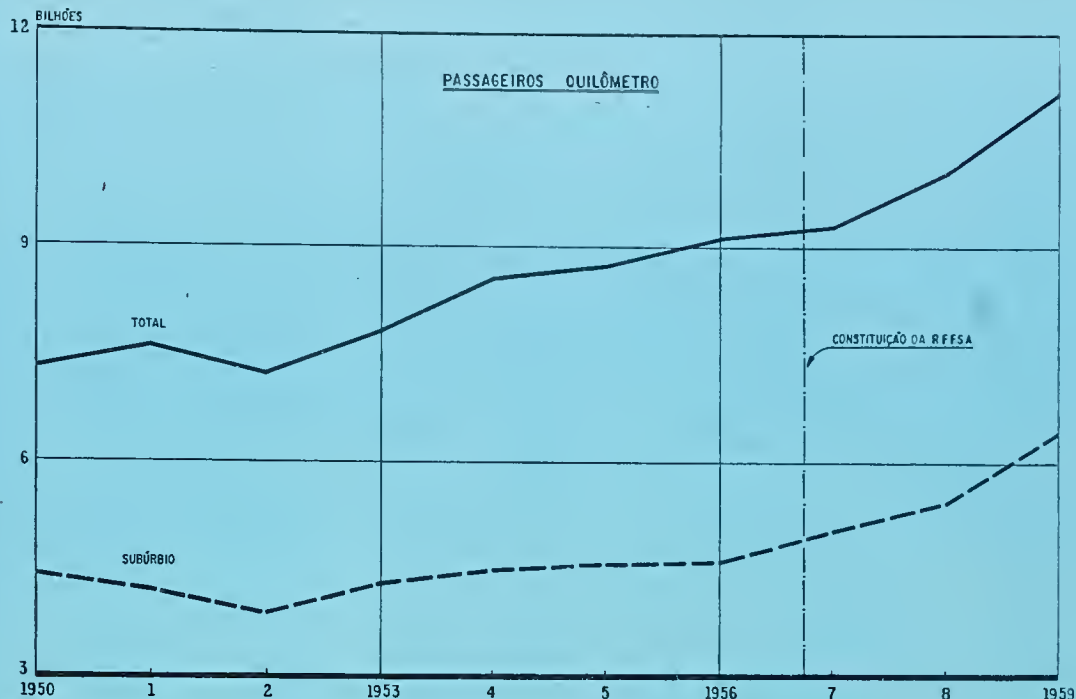
A Diretoria deseja externar seu testemunho sôbre a competência e dedicação à coisa pública demonstradas pelos três eminentes engenheiros ferroviários, que deixaram a direção da Sociedade após haverem cooperado de maneira decisiva na fase inicial das atividades da Emprêsa.

Atividade no exercício

TRANSPORTE REALIZADO

O conjunto das 16 estradas de ferro incorporadas à RFFSA (sem incluir a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, sob sua administração a partir de junho) apresentou aumento apreciável de produção.

O aumento de 12,1% nas unidades de tráfego, em relação a 1958, representa progresso importante quando confrontado com o acréscimo médio anual de 3% observado no decênio terminado em 1957, ou com o incremento de 5,9% verificado de 1957 para 1958.

A análise do trabalho das estradas da RFFSA em 1959 evidencia outros dois índices auspiciosos para a economia do sistema: (a) aumento do tráfego de mercadorias (19,7%), inédito na história das ferrovias federais e superior ao de passageiros (9,9%), não obstante o crescimento (16,3%) dos transportes suburbanos;

(b) aumento do percurso médio, tanto da carga (de 215 km em 1958 para 249 km em 1959) quanto dos passageiros do interior (de 79 km em 1958 para 83 km em 1959), como se vê no quadro seguinte:

DISCRIMINAÇÃO	Milhões de Unidades			Variação 59/58 %	
	1957	1958	1959(*)		
Número de passageiros	327	331	342	+	3,3
Interior	55	58	56	—	3,4
Subúrbio	272	273	286	+	4,8
Passageiros km	9 345	10 130	11 135	+	9,9
Interior	4 308	4 572	4 671	+	2,2
Subúrbio	5 037	5 558	6 464	+	16,3
Toneladas líquidas	26,12	26,28	27,07	+	3,0
Bagagens e encomendas ...	1,01	0,96	0,97	+	1,0
Animais	0,87	0,94	0,94	+	10,6
Mercadorias	24,24	24,38	25,06	+	2,8
Toneladas km	5 408	5 661	6 744	—	19,1
Bagagens e encomendas ...	180	174	179	+	2,7
Animais	256	294	350	+	19,1
Mercadorias	4 972	5 193	6 215	+	19,7
Unidades de tráfego	10 975	11 623	13 032	+	12,1

NOTA — Os elementos constantes dêste quadro referem-se ao tráfego remunerado.

* Dados sujeitos a retificação

A contribuição de cada estrada para êste resultado consta do quadro seguinte, no qual as unidades de operação são relacionadas na ordem descrescente da densidade do tráfego de carga, que é o fator positivo da exploração ferroviária. A carga engloba mercadorias, bagagens, encomendas e animais; os passageiros compreendem os de interior e de subúrbios; as unidades de tráfego correspondem à soma de t km úteis de carga, passageiros km de interior e à quarta parte dos passageiros km de subúrbios. Os números **grifados** nas colunas que registram os índices sôbre 1958 salientam as variações extremas observadas em 1959.

Tração múltipla de composição de minério destinada às usinas siderúrgicas e à exportação.

ESTRADAS	TKM LÍQUIDA CARGA GERAL		PASSAGEIRO KM	UNIDADES DE TRÁFEGO	NÚMEROS ÍNDICES (1958 = 100)		
	Dens. p/km	Total A	B	C	A	B	C
		MILHÕES DE UNIDADES					
E.F.S.J.	3,101	431,0	1 895,4	1 222,1	103	110	102
E.F.C.B	0,896	3 198,7	5 915,7	5 843,2	126	113	118
E.F.D.T.C.	0,533	140,7	43,2	183,9	104	98	102
R.V.P.S.C.	0,362	986,3	437,0	1 421,3	122	117	120
E.F.N.O.B.	0,320	564,1	293,2	857,3	124	92	111
E.F.G.	0,241	115,2	78,9	194,1	**217**	**137**	**175**
E.F.L.	0,115	370,4	676,3	841,8	102	103	102
R.M.V.	0,111	441,5	342,7	756,1	108	108	108
R.F.N.	0,089	266,4	470,3	669,2	100	97	98
V.F.F.L.B.	0,052	133,2	421,2	483,1	110	110	110
R.V.C.	0,039	61,5	378,0	418,2	91	108	105
E.F.S.L.T.	0,024	12,3	50,0	62,6	**90**	102	99
E.F.M.M.	0,022	8,0	4,9	12,9	112	**74**	101
E.F.B.M.	0,017	9,8	29,2	39,0	126	95	101
E.F.C.P.	0,015	2,9	6,8	9,7	151	115	124
E.F.B.	0,007	1,9	19,4	19,4	99	98	99
TOTAL	—	6 744,1	11 135,5	13 032,4	—	—	—
Médias	0,267	—	—	—	119	110	112

O quadro mostra o extraordinário progresso da E. F. Goiás, duplicando o tráfego de carga de 1958 para 1959, bem como o excelente incremento da Central do Brasil, da Paraná Santa-Catarina e da Noroeste, entre 22 e 26% sôbre o ano anterior. O aumento do tráfego da Central do Brasil é mais significativo pelo seu volume absoluto, o que comprova a importância desta ferrovia no sistema federal, pois sòmente o acréscimo da sua produção em 1959 é maior que o transporte total de carga realizado no mesmo ano por nove estradas (Goiás, Léste Brasileiro, Nordeste, Viação Cearense, São Luís-Teresina, Madeira Mamoré, Bahia a Minas, Central do Piauí e Bragança).

Os progressos apresentados pelas estradas que atravessam regiões onde há potencialidade de transporte refletem as medidas adotadas, no exercício e nos anteriores, para o reaparelhamento do sistema ferroviário federal, especialmente o aumento e modernização da tração, ao qual pode-se atribuir, em grande parte, o incremento de tráfego em certas ferrovias: Goiás, Rêde Mineira, Noroeste e Paraná-Santa Catarina. Após muitos anos de reclamações periódicas em vários pontos do País contra a insuficiência do transporte ferroviário nas épocas de safra, em 1959, tal como no ano precedente, o escoamento da produção nacional a cargo das estradas de ferro federais foi realizado com regularidade e a tempo, deixando as ferrovias de constituir pontos de estrangulamento do desenvolvimento das zonas por elas servidas.

A maior eficiência da tração, beneficiada pelos melhoramentos introduzidos nas linhas, a melhoria de operação obtida pela racionalização dos métodos e o aumento de atividade dos departamentos comerciais determinaram ou possibilitaram um aumento de produtividade. Embora na maioria das estradas da RFFSA ainda esteja muito aquém dos níveis desejáveis, êsse aumento comprova o acêrto das providências tomadas e fundamenta esperanças de que a aplicação destas e de outras medidas há muito tempo reconhecidas como imperativas para a execução de uma correta política de transportes, complementadas pela adoção de determinadas orientações em matéria de investimentos públicos, tarifas, câmbio e salários, permitirá a exploração econômica do sistema ferroviário federal.

Deve ser destacado que o maior transporte de carga em 1959 traduz apreciável aumento de produtividade da frota de vagões : com a elevação de apenas 2,3% do número de unidades, o incremento do tráfego de mercadorias foi de 19,1%. Êste aumento se manifesta também na elevação do número de vagões fornecidos semanalmente, cuja média em 1958 foi de 16 865 e em 1959, de 18 126.

PROGRAMA DE REAPARELHAMENTO

Prosseguiu, no exercício, a execução do programa de reaparelhamento das instalações fixas e de equipamento de transporte, ao qual a RFFSA deu especial ênfase desde a sua criação.

Remodelação de linhas – Entre as providências para o reaparelhamento do sistema ferroviário federal, a maior prioridade continuou a ser dada aos serviços de remodelação de linha. Para possibilitar esta remodelação, foram recebidos 41 equipamentos para pedreiras, cuja instalação iniciou-se no exercício permitindo aumentar a produção mensal de pedra britada de 167 mil m3 para 270 mil m3. Continuaram também a ser recebidos os trilhos adquiridos do exterior, encomendados em exercícios anteriores pelo BNDE e pela RFFSA.

Os resultados dêstes esforços traduziram-se em 1 965 km de via total ou parcialmente remodelados, com a aplicação de 118 605 toneladas de trilhos, 1 259 169 m3 de pedra e 4 420 319 dormentes. As extensões remodeladas, por estradas, foram as seguintes :

ESTRADAS	Km
Rêde Mineira	386
Viação Cearense	340
Noroeste do Brasil	279
Rêde Ferroviária do Nordeste	230
Central do Brasil	202
Paraná-Santa Catarina	200
Leopoldina	174
Goiás	65
Santos a Jundiaí	34
Teresa Cristina	25
Léste Brasileiro	24
São Luís-Terezina	6

Trem de minério de 6 000 toneladas líquidas, descendo a Serra da Mantiquêira.

Ponte rolante em operação num pátio de manobras.

Reforma da via permanente — Substituição de velhos dormentes de aço por dormentes de madeira.

Variantes – Continuaram os trabalhos para melhoria das condições técnicas das linhas, em especial os de construção de variantes em trechos cuja densidade de tráfego justifica o investimento. Na Central do Brasil prosseguiu a construção das variantes Esperança-Rio Acima e Peri-Peri-Sete Lagôas; a de Parateí, já entregue ao tráfego, continua em processo de consolidação e a Floriano-Agulhas Negras está em fase de conclusão. Na Santos a Jundiaí, foram inaugurados os trechos km 42 – km 44 e km 47 – km 50. Na Noroeste, estão em construção as variantes de Campo Grande, Guatambu-Araçatuba, Monlevade-Lins e Penápolis-km 230. Quanto às variantes da Paraná-Santa Catarina, a situação é a seguinte : concluídas a Rio Negro – Engº Bley (trecho do TPS) e Joaquim Murtinho-Jaguariaiva; em fase de acabamento e consolidação, Joaquim Murtinho – Campo Mourão; em andamento, Jaguariaiva-Fábio Rêgo (intensamente atacada) e a de Barracas. Na Rêde Mineira, prossegue com grande intensidade o alargamento de bitola do trecho Lavras-Divinópolis. Na Léste Brasileiro concluiu-se a variante Buranhém-Entroncamento, e na Nordeste o trecho Paudalho a Carpina.

Eletrificação – Tiveram prosseguimento as obras de eletrificação iniciadas anteriormente : na Central do Brasil, a duplicação da linha tronco com extensão pelo ramal de Arará, e o trecho de 27km nos subúrbios de Belo Horizonte,

entre Barreiro e Matadouro; na Santos a Jundiaí, a conclusão do trecho Mauá-Paranapiacaba, que completou a eletrificação da linha no planalto; na Paraná Santa Catarina, a conclusão da barragem do Véu da Noiva, e o prosseguimento da construção da Central Hidrelétrica do Murumbi; na Rêde Mineira a eletrificação em um total de 144km, e na Léste Brasileiro a conclusão de mais 44km de linha eletrificada.

Sinalização – Acompanhando o progresso tecnológico neste setor, a RFFSA continua a executar um programa de aperfeiçoamento dos sistemas de sinalização existentes nas suas principais estradas, mediante a instalação de bloqueio automático nos trechos de maior intensidade de tráfego, a fim de permitir a circulação com segurança de trens mais velozes em intervalos menores.

Prosseguiram, no exercício, as obras e aquisições para o prolongamento do sistema de "CTC" da Central do Brasil entre Volta Redonda e Lafaiete até Belo Horizonte, onde será centralizado o contrôle do tráfego entre Três Rios e a capital mineira para a aplicação do mesmo sistema na Linha Auxiliar; e de um sistema mais simplificado na Variante do Parateí, com comando na estação de Roosevelt controlando 75km do trecho Manoel Feio a São José dos Campos.

Tração – No exercício foram recebidas e entregues ao tráfego as últimas 40 locomotivas Diesel-elétricas da encomenda colocada em fins de 1957 e princípios de 1958, e os benefícios do programa de dieselização já foram destacados

Trecho de linhas suburbanas reformadas em 1959.

como uma das principais causas do aumento de produção verificado em 1959. A tração a vapor, que em 1956 correspondia a cêrca de 50% do total tracionado nas estradas que compõem a RFFSA, ficou reduzida em 1959 a 20%, e dentro de poucos anos não deverá exceder de 10%.

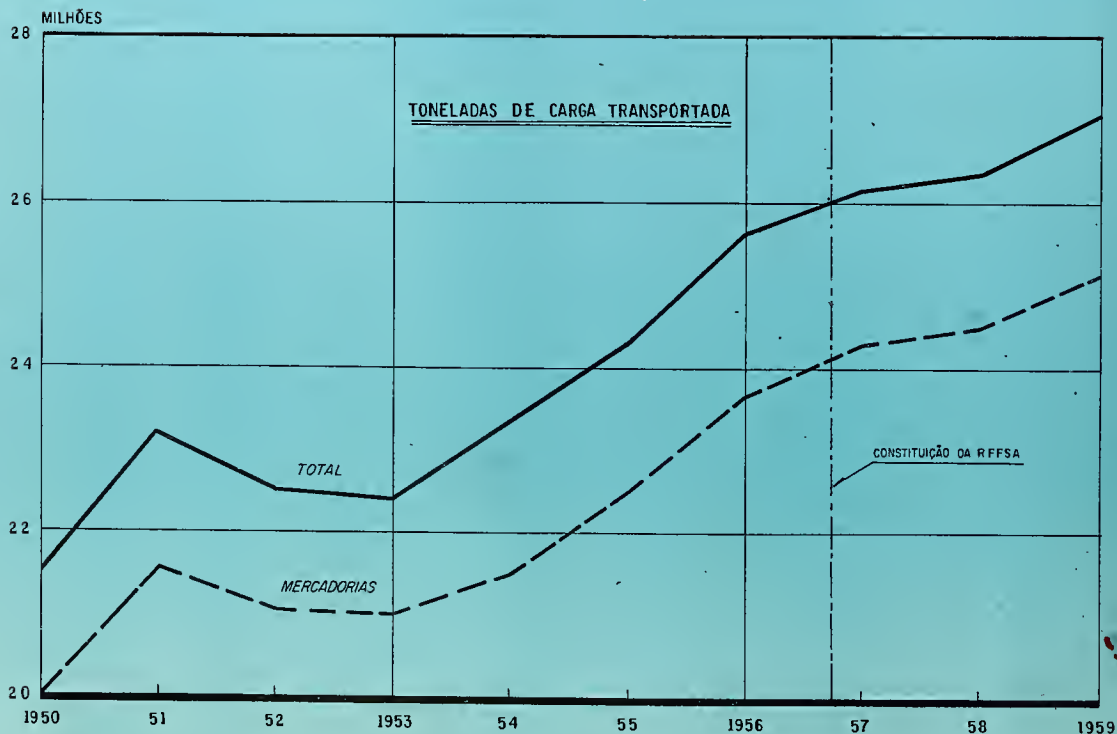
A Central do Brasil, além disso, recebeu no exercício 5 locomotivas elétricas de 3 000HP, e duas semelhantes estão encomendadas.

Material rodante – Em tôda a Rêde, registrou-se, em 1959, acréscimo de 756 vagões e 128 carros, incluindo 30 carros motores elétricos. Na Central do Brasil entraram em tráfego 6 automotrizes, 47 carros reboque de trens-unidades suburbanos e 36 carros de diversos tipos recuperados. A Santos a Jundiaí terminou a montagem dos carros de aço inoxidável, no total de 90 unidades, destinados a substituir carros de madeira no tráfego suburbano.

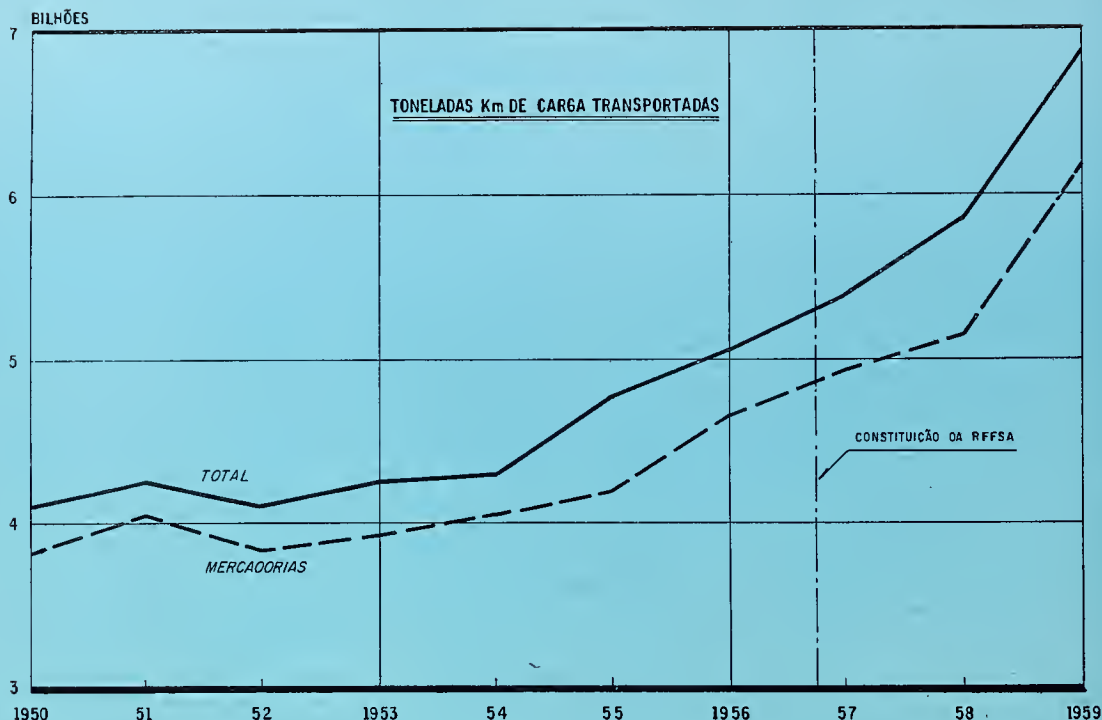
Realizou-se concorrência para a aquisição, à indústria nacional, de dois mil vagões de diversos tipos, cuja encomenda não chegou, entretanto, a ser colocada por falta de recursos para investimento.

Prosseguiram, ainda, os trabalhos de recuperação de material rodante e de modernização e padronização do sistema de freios de vagões e carros.

Oficinas e Depósitos – Continuaram em 1959 os serviços em andamento e iniciaram-se novos, tanto de construção como de ampliação ou adaptação de oficinas existentes, para a manutenção adequada das locomotivas Diesel-elétricas.

Ferry-boat – Iniciaram-se no exercício as obras e aquisições para a instalação de um serviço de **ferry-boat** entre Propriá e Colégio que, intercomunicando as linhas da Léste Brasileiro e da Nordeste, estabelecerá a ligação da rêde ferroviária Sul-Centro com a do Nordeste.

Novas locomotivas Diesel-elétricas adquiridas para a E. F. Central do Brasil.

Dieselização da tração — Três das dez locomotivas Diesel-elétricas adquiridas para a V.F.F. Léste Brasileiro.

Moderna composição de carros metálicos empregada nos serviços suburbanos do Rio e de São Paulo.

MÉTODOS DE OPERAÇÃO

A RFFSA continuou no exercício os esforços para corrigir antiquados métodos de operação, de baixa produtividade, cujos resultados, todavia, nem sempre se manifestam a curto prazo.

Muitas providências para racionalização de métodos de operação têm sido tomadas e, embora haja decorrido apenas um biênio de atividade, já se registram alguns benefícios apreciáveis.

Exemplo significativo é o transporte de minério pela Central do Brasil. Em 1958 programou-se dobrar a lotação dos trens de minério entre Lafaiete e Volta Redonda e já no meado daquêle ano circulou um trem com 5 500 toneladas líquidas, utilizando a tração de 2 ou 3 locomotivas Diesel-elétricas, conforme a resistência da linha. Tal resultado, entretanto, foi amplamente superado em 1959 por acontecimentos inéditos na história ferroviária federal: em abril, correu um trem de 80 vagões com a lotação total de 6 000 toneladas líquidas, e, em maio, uma composição de 99 vagões, tracionada por 4 a 6 locomotivas Diesel de 1 600 HP, transportou um pêso de 9 554 t, sendo descarregadas em Volta Redonda, de um único trem 7 835 toneladas de minério.

Aquisição de novos veículos. — Carro metálico de fabricação nacional adquirido para a E. F. Leopoldina.

Reequipamento dos páteos de manobras —
Switch Mobile operando no Páteo de Lapa E. F. S. J.

ADMINISTRAÇÃO DO PESSOAL

Número de empregados – A RFFSA procura reduzir os seus quadros de pessoal paralelamente ao aumento de produtividade e reaparelhamento das estradas, obtendo resultados significativos em diversas ferrovias. O número total de empregados nas estradas da RFFSA, cujo crescimento se processava à taxa média anual de 1% até 1957, vem diminuindo a partir aquele ano, conforme se vê do quadro abaixo, onde também figuram outros dados referentes a pessoal.

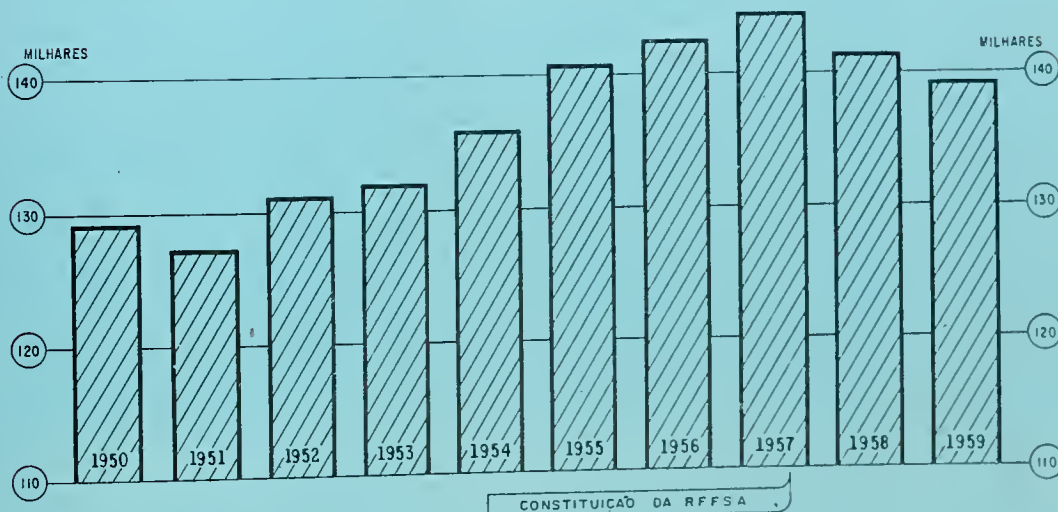
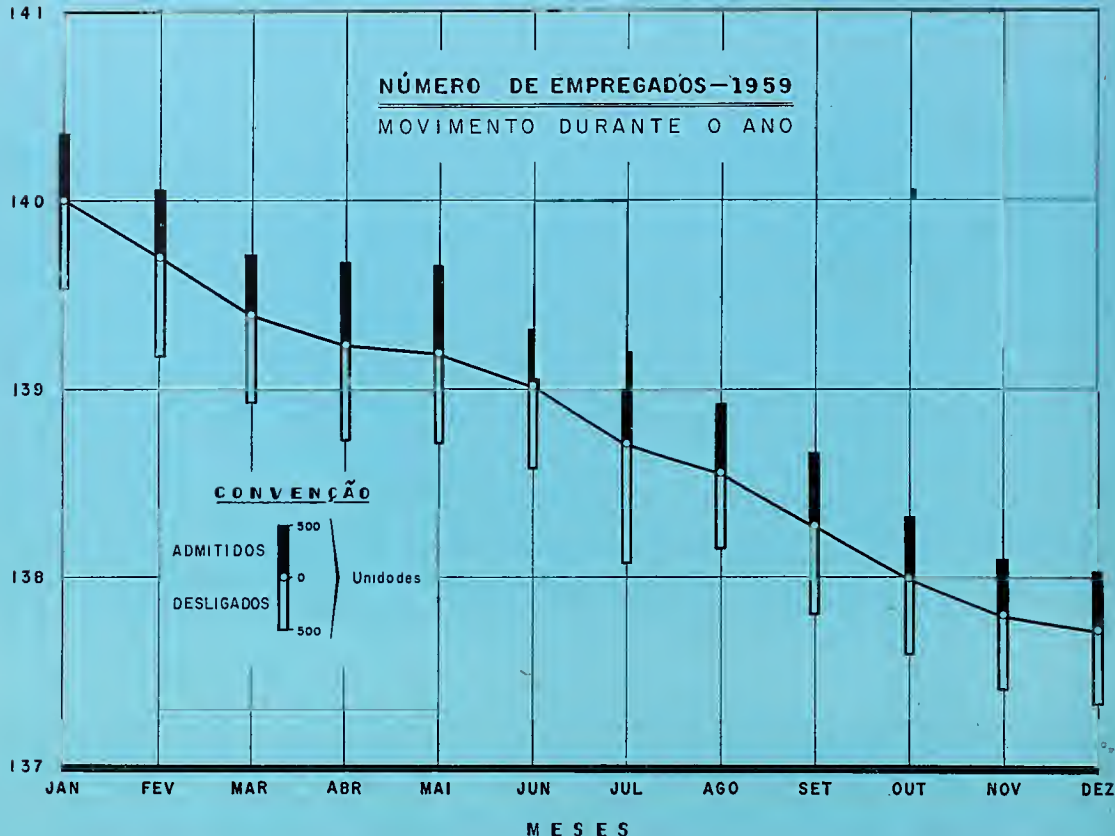
	1957	1958	1959
Número de empregados no fim do exercício	144 958	140 384	137 647
Taxa de decréscimo anual	—	3,16	1,95

	1957	1958	1959
Número médio de empregados por:			
a) km de linha em tráfego ...	5,8	5,6	5,5
b) milhão de tkm útil de carga	26,8	24,8	20,4
Despesa anual média com empregado em mil cruzeiros	80,32	79,87	102,05

A êstes empregados acresceram, no exercício, os 15 366 servidores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

O número de funcionários federais cedidos à RFFSA, considerados excedentes das necessidades das estradas e transferidos durante o exercício para outras repartições da União, foi de 2 250.

Aperfeiçoamento e seleção – A RFFSA continuou a dar a maior atenção aos problemas de aperfeiçoamento do seu pessoal, com os objetivos de aumento de produtividade e adaptação aos novos equipamentos e métodos de trabalho. Em maio de 1959 foi firmado convênio com o SENAI sôbre a aplicação da contribuição a êste órgão, e o Setor de Produtividade, bem como os Centros de Assistência e Treinamento e Psicotécnica da administração central, vêm auxiliando as estradas na formação de instrutores e preparando material didático para os cursos ministrados. Os programas de treinamento no 2.º semestre do exercício, no total de 58 950 horas, interessaram a 1 026 empregados de tôdas as categorias e funções.

NÚMERO MÉDIO MENSAL DE EMPREGADOS NAS ESTRADAS DA R.F.F.S.A.
INCLUSIVE PESSOAL DE OBRAS

Êste esfôrço se soma à contribuição da RFFSA para a educação dos seus servidores e familiares, representada pela manutenção de mais de 30 escolas ferroviárias, com matrículas em número superior a 3 000.

Especial atenção também foi emprestada ao aperfeiçoamento técnico dos seus engenheiros e administradores, mediante cursos de extensão universitária e de gerência e estágios em ferrovias estrangeiras, sobretudo norte-americanas, em decorrência de acôrdo firmado entre o Ministério da Viação e Obras Públicas e a International Cooperation Administration – Ponto IV.

A mesma atenção têm merecido os problemas de seleção do pessoal destinado às unidades de operação.

Censo social – No curso do exercício, terminou a coleta dos dados de todos os empregados da RFFSA e suas famílias, destinados a permitir a definição e aplicação de políticas de pessoal e de providências concretas para melhoria das condições de trabalho, bem como a orientar os setores de assistência social. Os resultados do censo em cada unidade de operação já começaram a ser divulgados.

Serviço social – A RFFSA colaborou ativamente com as cooperativas de ferroviários e outras entidades destinadas à prestação de serviços sociais, e manteve em funcionamento escolas, hospitais, colônias de férias, postos de abastecimento de gêneros alimentícios, gabinetes dentários e escolas profissionais, contribuindo, assim, para o bem estar da família ferroviária e para melhorar a produtividade do seu pessoal.

Higiene e Segurança no Trabalho – Foram intensificados no exercício os esforços para melhorar as condições de higiene e segurança no trabalho, através de comissões locais, cujo número ultrapassa uma centena.

Representante do pessoal no Conselho Consultivo – Foi concluída, no exercício, a escolha, por eleição de todo o pessoal da RFFSA, dos delegados eleitores de cada estrada que indicarão o representante do pessoal integrante do Conselho Consultivo da sociedade.

Aperfeiçoamento e treinamento do pessoal —
Uma aula do Curso de Gerência.

Carregamento dos vagões-tanque nos terminais do oleoduto da E.F.S.J.

REORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

Durante o exercício, prosseguiram os estudos e trabalhos de reorganização administrativa, principalmente nos setores contábil e estatístico, visando à racionalização e uniformização de métodos. Quanto à contabilidade, pode-se afirmar que muitos foram os progressos. Com relação à estatística, há muito o que realizar. A reorganização administrativa dos vários serviços das unidades de operação, com a revisão e racionalização de tôdas as rotinas, está dependendo de um planejamento global, para cuja elaboração é indispensável uma série de dados, ainda não levantados com método pelas diversas estradas.

RECUPERAÇÃO E VENDA DE TRANSPORTES

Os setores comerciais, tanto da administração central como das Estradas, prosseguiram os seus esforços no sentido de recuperar transportes, procedendo à revisão e prorrogação de ajustes especiais, simultâneamente com o estabelecimento de novos acôrdos que venham assegurar o transporte certo e em boas condições econômicas. O aumento da produtividade observado em 1959 foi possibilitado, em boa parte, por êstes esforços. Os que vigorarão em 1960 devem proporcionar às ferrovias filiadas o transporte de mais de 3 milhões de toneladas e receita provável superior a 2 bilhões de cruzeiros.

OUTRAS ATIVIDADES

O oleoduto explorado pela Estrada de Ferro Santos a Jundiaí transportou, no exercício, 11 029 milhões de litros de óleo e produtos refinados.

A RFFSA terminou a construção de 55 000 m2 de armazéns na zona da Rêde Viação Paraná-Santa Catarina, 33 000 m2 em São Paulo e, em cumprimento ao Decreto 46 531, de 30 de julho de 1959, criou a subsidiária de armazéns e silos prevista na sua lei institucional – a Rêde Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. (AGEF) – destinada a construir e operar um sistema nacional de armazéns gerais, frigoríficos e silos, coordenado com as ferrovias.

SITUAÇÃO PATRIMONIAL

Ativo e passivo – O Balanço Geral da sociedade, a 31 de dezembro de 1959, que a Diretoria submete à Assembléia Geral, comparado ao levantado a 31 de dezembro do exercício anterior, indica as seguintes variações patrimoniais :

ATIVO
(Cr$ 1 000)

SISTEMA DE CONTAS	SITUAÇÃO EM 31-XII-58	SITUAÇÃO EM 31-XII-59	VARIAÇÕES	
			Absolutas	Relat. %
Imobilizado	66 402 656	74 967 348	+ 8 561 692	12.90
Disponivel :				22,67
Não vinculado	1 458 443	1 127 814	— 330 629	66,35
Para fins especiais	1 082 382	1 800 550	+ 718 168	47.65
Realizável	23 829 752	35 183 841	+ 11 351 089	
Resultado pendente	26 929 640	8 695 271	— 18 234 369	67.71
Total	119 702 873	121 774 824	+ 2 071 951	1.73
Ativo de compensação	13 934 505	14 733 312	+ 798 807	5.73
TOTAL GERAL	133 637 378	136 508 136	+ 2 870 758	2.15

Os dados de balanço indicam uma relação entre o passivo não exigível e o exigível de 1,66.

PASSIVO
(Cr$ 1 000)

SISTEMA DE CONTAS	SITUAÇÃO EM 31-XII-58	SITUAÇÃO EM 31-XII-59	VARIAÇÕES	
			Absolutas	Relat. %
Não exigível :				
Capital	61 283 594	65 066 768	+ 4 783 174	7.80
Fundos	2 859 392	5 147 920	+ 2 288 528	80,04
Reservas	3 963 425	4.707 555	+ 774.130	18.77
Sub-Total	68 106 411	75 922 243	+ 7 815 832	11.48
Exigível :				
A Longo Prazo :				
Responsabilidades especiais	4 760 800	5 791 644	+ 1 030 814	21,65
Responsabilidade a longo prazo	4 601 199	15 059 275	+ 10 458 058	227,29
Responsabilidade com garantias especiais	9 554 748	13 617 098	+ 4 062 349	42 52
Soma	18 916 747	34 467 999	+ 15 551 252	82,21
A Curto Prazo :				
Responsabilidades Correntes	9 005 943	11 191 515	+ 2 188 572	21,30
Sub-total	27 922 690	45 662 514	+ 17 739 821	63,53
Resultado pendente	23 673 772	190 067	— 23 483 705	99.20
Total	119 702 873	121 774 824	+ 2 071 951	1.73
Passivo de compensação	13 934 505	14 733 312	+ 798 807	5.73
TOTAL GERAL	133 637 378	136 508 136	+ 2 870 758	2.15

Investimentos – A comparação das contas do ativo imobilisado demonstra investimentos registrados, no exercício, no montante de 8,565 bilhões de cruzeiros, representando aumento de 12,9% em relação ao investimento registrado no fim do exercício anterior.

Viação Férrea do Rio Grande do Sul – No correr do exercício a União entregou à RFFSA a administração desta ferrovia, que se achava arrendada ao Estado do Rio Grande do Sul. Os bens que a constituem ainda não foram, entretanto, incorporados ao patrimônio da Sociedade.

Fundos e Reservas – No exercício, o Fundo de Depreciação foi acrescido de Cr$ 785 906 801,10, correspondentes à arrecadação da quota de Renovação Patrimonial, quanto a conta Diversos Fundos foi acrescida de Cr$ 207 673 198,80. Aos fundos e reservas para aumento de capital foi creditado o total de Cr$ 5 883 988 408,10, sendo que 4,494 bilhões de cruzeiros pertencem à União (quotas de melhoramento e eletrificação, saldo dos auxílios e subvenções para custeio, e 40% da quota do impôsto único sôbre combustível) e 1,389 bilhões pertencem aos Estados, Distrito Federal e Municípios, relativos à sua participação no impôsto único sôbre combustíveis.

Capital social – Na assembléia geral realizada a 11 de setembro, o capital da sociedade foi aumentado de Cr$ 4 783 174 000,00, mediante incorporação das taxas de melhoramentos e do impôsto único sôbre combustíveis arrecadados durante o exercício de 1958, bem como do saldo dos auxílios e subvenções federais no mesmo ano.

SITUAÇÃO FINANCEIRA

Quociente de liquidez – A 31 de dezembro do exercício, o quociente de liquidez imediata foi de 0,1.

Encargos de financiamentos – O balanço dos encargos de empréstimos obtidos para financiar o programa de reaparelhamento das estradas, com os recursos de que dispõe a RFFSA para saldá-los, apresenta as seguintes perspectivas no próximo quadriênio :

	1960	1961	1962	1963
	Milhões de cruzeiros			
Recursos				
Taxas adicionais à tarifa	1 575	1 733	1 871	2 021
Impostos único s/combustíveis .	2 758	2 867	2 862	3 068
Total	4 333	4 600	4 733	5 089

	1960	1961	1962	1963
	Milhões de cruzeiros			
Encargos				
Em cruzeiros	954	1 167	1 250	1 271
Em moeda estrangeira *	1 069	1 475	1 776	1 665
Total	2 023	2 642	3 026	2 936
Saldo	2 310	1 958	1 707	2 153

* (US$ = Cr$ 100)

Empréstimos do BNDE – O total dos empréstimos concedidos pelo BNDE à RFFSA, inclusive os anteriormente contratados pelas estradas e transferidos para sua responsabilidade, monta a Cr$ 11,284 bilhões, dos quais já foram utilizados Cr$ 7,8 bilhões. Os recursos fornecidos pelo BNDE têm sido aplicados principalmente em remodelação da via e aquisição de vagões e trilhos.

Empréstimos do Eximbank – A outra fonte principal de recursos para financiamento do programa de reaparelhamento é o empréstimo de 100 milhões concedidos pelo Export and Import Bank, de Washington, dos quais 17 milhões foram destinados às estradas do Estado de São Paulo e 83 milhões às estradas federais. Desta última parcela a RFFSA já utilizou US$ 41 959 206,73.

A conservação e reparo das obras de arte têm merecido especiais cuidados.

Resultados do Exercício

RECEITA

A receita total arrecadada pela RFFSA (exclusive a Viação Férrea Rio Grande do Sul) alcançou Cr$ 11,785 bilhões, assim discriminada:

	1958	1959	Variação
	Cr$	Cr$	%
Exercício ferroviário	8 943 931 978,50	10 529 032 151,80	+ 17,72
Outras	1 108 560 840,00	1 255 552 415,30	+ 13,26
Total	10 052 492 818,50	11 784 584 567,10	+ 17,23

A receita do exercício ferroviário foi a seguinte:

	1958	1959	Variação
	Cr$	Cr$	%
Dos transportes			
Passagens	1 915 631 108,5	2 179 262 430,1	+ 13,76
Bagagens	7 148 995,8	10 230 715,1	+ 43,11
Encomendas	235 964 910,3	220 896 011,7	— 6,39
Animais	285 113 042,0	311 208 989,5	+ 9,15
Mercadorias	4 736 767 977,7	5 609 778 410,2	+ 18,43
Outras	255 397 144,9	465 690 477,0	+ 82,34
Sub-total	7 436 023 179,2	8 797 067 033,6	—
Taxa Renov. Patrim.	651 928 202,3	785 906 801,1	+ 20,55
Total	8 087 951 381,5	9 582 973 834,7	+ 18,48
Complementar dos transportes	657 390 028,3	618 116 464,6	— 5,97
Acessórias dos transportes .	198 590 568,7	327 941 852,5	+ 65,13
Total do Exercício Ferroviário	8 943 931 978,5	10 529 032 151,8	+ 17,72

O aumento de receita resultou da maior quantidade de trabalho realizado, pois não houve majoração das tarifas durante o exercício. Ao contrário, o incremento de transporte se fêz à custa de pequena queda no produto médio da tkm útil de carga transportada (Cr$ 0,93 em 1958 para Cr$ 0,91, em 1959), não compensada pelo insignificante aumento no produto médio do passageiro km transportado (Cr$ 0,189 em 1958 para Cr$ 0,196 em 1959).

A contribuição de cada ferrovia para esta receita consta do quadro seguinte:

UNIDADES DE OPERAÇÃO	RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO		VARIAÇÕES		
	1958	1959	Absoluta		Relativa %
	(Milhares de cruzeiros)				
E.F. Madeira Mamoré	12 924	18 452	+	5 528	42,77
E.F. Bragança	7 483	8 468	+	985	13,16
E.F. São Luís-Teresina	19 372	20 733	+	1 361	7,02
E.F. Central do Piauí	2 920	3 819	+	899	30,79
R.V. Cearense	86 894	105 572	+	18 678	21,50
R.F. do Nordeste	434 986	513 530	+	78 544	18,06
V.F.F. Léste Brasileiro	228 227	260 733	+	32 506	14,24
E.F. Bahia a Minas	20 403	20 126	—	277	1,36
E.F. Leopoldina	700 977	727 645	+	26 668	3,80
E.F. Central do Brasil	3 312 914	3 827 349	+	514 435	15,53
R.M. de Viação	504 669	675 640	+	170 971	33,88
E.F. Goiás	98 160	165 984	+	67 824	69,09
E.F. Santos a Jundiaí	1 433 779	1 752 425	+	318 646	22,22
E.F. Noroeste do Brasil	596 526	703 993	+	107 467	18,01
R.V. Paraná-Santa Catarina .	1 096 726	1 572 910	+	476 148	43,41
E.F. Dona Teresa Cristina ..	72 199	97 223	+	25 024	34,66
Serviço Rodoviário	314 737	54 430	—	260 307	82,71
TOTAL	8 943 932	10 529 032	+	1 585 100	17,72

DESPESA

A despesa total da RFFSA no exercício (exclusive Viação Férrea Rio Grande do Sul) montou a 24,77 bilhões, assim discriminada:

	1958 Cr$	1959 Cr$	Variação %
Exercício ferroviário	18 279 633 733,7	23 616 843 928,1	+ 29,20
Independente do Exercício ferroviário	912 528 908,6	1 153 818 140,2	+ 26,44
Total	19 192 162 642,3	24 770 662 068,3	+ 29,07

As despesas do exercício ferroviário assim se classificam, por elemento de custo:

	Cr$	%
Conservação da Via Permanente, edifícios e instalações	5 204 399 643	22,04 *
Manutenção do equipamento de transportes ..	5 280 397 283	22,36 *
Custeio do Departamento Comercial	56 889 718	0,24
Tráfego, movimento e tração	9 678 451 190	40,98
Administração central	3 396 706 094	14,38
Total	23 616 843 928	100,00

Note-se que sòmente as despesas de conservação – via permanente e equipamento (*) – alcançaram mais de 44% do total.

Segundo a sua natureza, a despesa do exercício ferroviário foi a seguinte :

	1958	1959	Variação
	Cr$	Cr$	%
Pessoal	11 355 244 578	14 249 263 757	+ 25,49
Material	4 496 570 482	5 927 697 054	+ 31,83
Diversas	2 427 818 673	3 439 883 117	+ 41,69
Total	18 279 633 733	23 616 843 928	+ 29,20

O importante aumento das despesas de pessoal, não obstante a redução do número total de empregados, resultou da vigência, a partir do primeiro dia do exercício, dos novos níveis de salários mínimos e do abono concedido aos servidores públicos federais, que se estendeu ao pessoal da RFFSA. E' de observar-se, entretanto, que embora os níveis de salário fôssem elevados de 58%, e o abono dos servidores tenha sido fixado em 30%, o acréscimo de despesa do pessoal da RFFSA não ultrapassou de 25%.

O aumento das despesas de material e das despesas diversas traduz a elevação dos níveis gerais de preços no País, que repercutem obrigatòriamente no custeio da operação ferroviária, a maior quantidade de trabalho realizada no exercício e a contratação de serviços anteriormente realizados diretamente pelas estradas.

DEFICIT

De acôrdo com a demonstração da Conta de Lucros e Perdas do exercício, o resultado final em 1959 apresentou um deficit de Cr$ 12,986 bilhões, assim discriminado :

	1958	1959	Variação
	Cr$	Cr$	%
Exercício ferroviário	9 335 701 755,2	13 087 811 776,3	+ 40,19
Independente do Exercício ferroviário (superavit).	— 196 031 931,4	— 101 914 255,1	— 48,10
Gestão	9 139 669 823,8	12 985 897 521,2	+ 42,08

A Comparação do prejuízo do exercício ferroviário em 1959 com o do ano anterior, em relação a cada unidade de operação, é a seguinte:

UNIDADES DE OPERAÇÃO	PREJUÍZO VERIFICADO (Cr$ 1 000)		VARIAÇÕES		
	1958	1959	Absoluta (Cr$ 1 000)		Relativa %
E.F. Madeira Mamoré	68 109	89 701	+	21 592	31,70
E.F. Bragança	88 069	119 881	+	31 812	36,12
E.F. São Luís-Teresina	146 271	179 163	+	32 892	22,48
E.F. Central do Piauí	52 206	66 790	+	14 584	27,93
R.V. Cearense	351 915	381 294	+	29 379	8,34
R.F. do Nordeste	852 824	1 130 858	+	278 034	32,60
V.F.F. Léste Brasileiro	506 026	603 245	+	97 219	19,21
E.F. Bahia a Minas	139 239	179 192	+	39 953	28,70
E.F. Leopoldina	1 935 042	2 923 670	+	988 628	51,10
E.F. Central do Brasil	2 649 507	3 667 522	+	1 018 015	38,42
R.M. de Viação	159 882	1 358 971	+	193 540	16,61
E.F. Goiás	1 165 431	267 712	+	107 830	67,44
E.F. Santos a Jundiaí	49 614	340 322	+	290 708	585,94
E.F. Noroeste do Brasil	548 210	785 736	+	237 526	43,33
R.V. Paraná-Santa Catarina .	466 676	505 769	+	39 093	8,38
E.F. Dona Teresa Cristina ..	147 182	186 360	+	39 178	26,61
TOTAL	9 326 203	12 786 186	+	3 459 983	37,10
Serviço Rodoviário	— 103 112*	76 258	+	179 258	173,84
Administração Central	112 611	225 480	+	112 869	100,25
TOTAL	9 335 702	13 087 812	+	3 752 110	40,19

* Lucro.

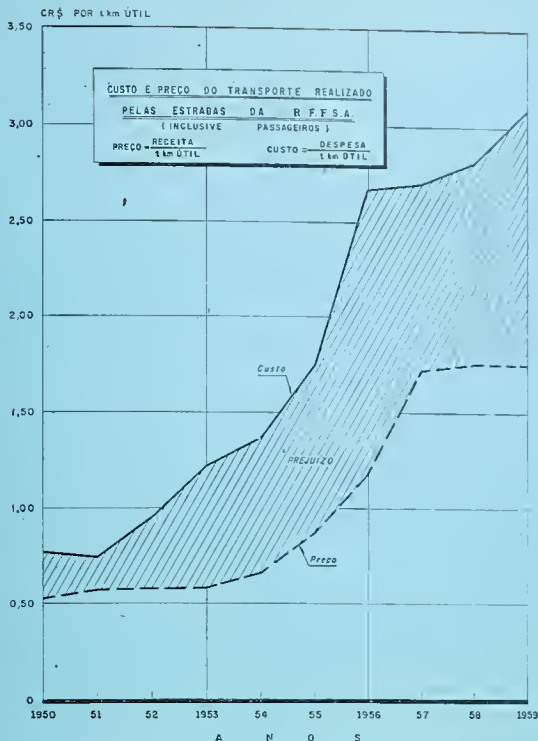
A responsabilidade de cada unidade de operação pelo deficit, em percentagem sôbre o prejuízo total do conjunto da RFFSA, consta do quadro seguinte, onde se indica também a constribuição de cada Estrada para a produção total do sistema, medida em unidades de tráfego.

UNIDADES DE OPERAÇÃO	PERCENTAGENS EM 1959	
	Do deficit	Do trabalho produzido (em unidades de tráfego)
E.F. Central do Brasil	28,03	44,84
E.F. Leopoldina	22,34	6,46
R.M. de Viação	10,39	5,80
R.F. do Nordeste	8,65	5,13
E.F. Noroeste do Brasil	6,00	6,58
V.F.F. Léste Brasileiro	4,61	3,71
R.V. Paraná-Santa Catarina	3,86	10,91
R.V. Cearense	2,91	3,21
E.F. Santos a Jundiaí	2,60	9,38
E.F. Goiás	2,04	1,49
E.F. Dona Teresa Cristina	1,42	1,41
E.F. Bahia a Minas	1,36	0,30
E.F. São Luís-Teresina	1,36	0,48
E.F. Bragança	0,92	0,13
E.F. Madeira Mamoré	0,69	100,00
E.F. Central do Piauí	0,51	0,10
Serviço Rodoviário	0,58	0,07
Administração Central	1,72	—
TOTAL	100,00	100,00

As variações do poder aquisitivo da moeda nacional não permitem, entretanto, julgar do comportamento real do deficit das estradas de ferro federais sem a correção dos aumentos em moeda nominal de receita, despesa e deficit, reduzindo os resultados anuais a moeda de poder aquisitivo constante. Os resultados dos cinco últimos exercícios ferroviários das estradas que integram a RFFSA, deflacionados por referência ao ano de 1955 (adotando-se o índice geral de preços apurado pela "Conjuntura Econômica"), seriam os seguintes:

Milhões de cruzeiros	1955	1956	1957	1958	1959
Despesa	9 809	12 468	12 356	12 106	11 409
Receita	4 918	5 390	5 757	5 923	5 086
Deficit	4 891	7 078	6 599	6 183	6 323

Êste quadro demonstra que, em têrmos de moeda constante, o deficit vem tendendo a se reduzir desde 1956. O resultado de 1959 apresenta um aumento de 2,27% sôbre o ano anterior (não obstante a diminuição de 5,76% no montante das despesas) causado pela erosão da receita. Esta, em têrmos reais, so-

freu uma redução de 14,13%, apesar do aumento de trabalho já assinalado, por não terem sido aumentadas as tarifas no correr do exercício.

Os números absolutos, entretanto, não levam em consideração o aumento da produção, que naturalmente afeta o custo e a receita. Os resultados por unidade de tráfego, deflacionados pelo mesmo sistema, traduzem com mais exatidão os progressos obtidos pelo sistema ferroviário federal a partir de 1957: o custo e o deficit por unidade de trabalho baixaram, não obstante a perda de substância sofrida pelo preço do transporte:

Cr$ por unidade de tráfego:

	1955	1956	1957	1958	1959
Despesa	0,96	1,18	1,13	1,05	0,88
Receita	0,48	0,51	0,52	0,51	0,39
Deficit	0,48	0,67	0,61	0,54	0,49

O deficit verificado no exercício foi custeado pelos seguintes auxílios e subvenções do Tesouro Nacional:

	Cr$
Subvenção prevista na Lei 3 115	11 400 000 000,00
Auxílio para pagamento do abono aos servidores (Lei 3 531)	3 370 082 100,20
Lei 2 453 — Plano do Carvão	255 584 808,30
Total	15 025 666 908,50

Dêste modo, no conjunto geral da RFFSA, para cada cruzeiro recebido do usuário das ferrovias através de fretes e passagens, o Tesouro Nacional contribuiu para custeio do serviço prestado com Cr$ 1,20 adicionais.

RFFSA como instrumento para solução dos problemas das ferrovias federais

Ao terminar o segundo exercício completo de operação da RFFSA, sua Diretoria considera útil realizar um balanço da experiência dêste período, a fim de julgar da adequação dos instrumentos que lhe foram fornecidos pela sua lei institucional à realização das suas finalidades de recuperação e desenvolvimento do sistema ferroviário federal.

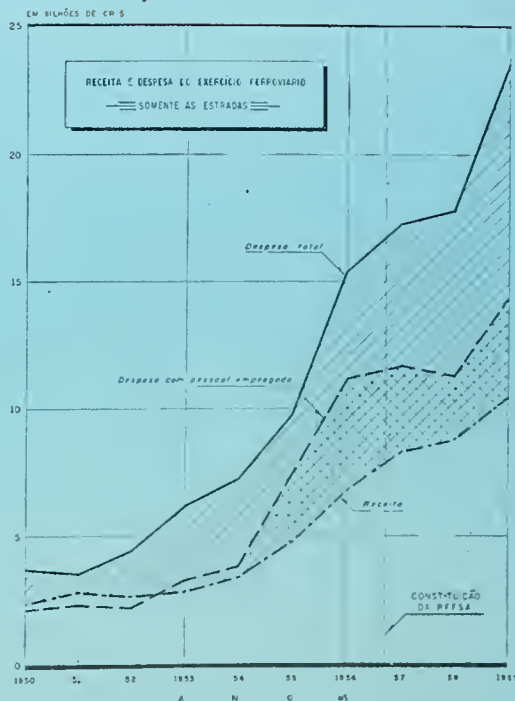
Quando da constituição da RFFSA, valorizou a sua Diretoria como os dois mais importantes objetivos imediatos da emprêsa : (a) corrigir a insuficiência crônica dos transportes ferroviários no país, e (b) reduzir o montante do deficit de operação custeado pelo Tesouro Nacional.

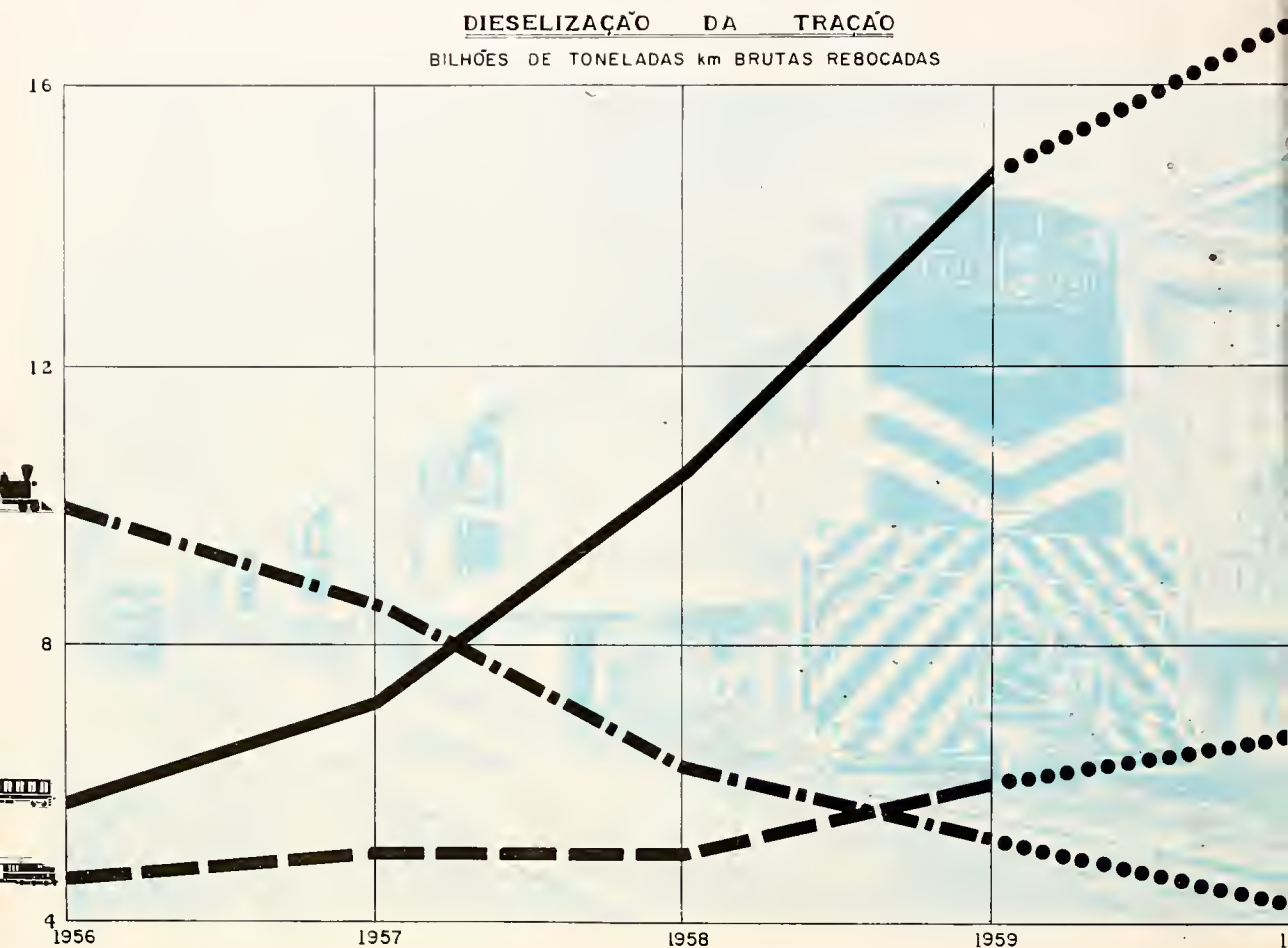
Pode-se dizer que o primeiro objetivo foi em boa parte alcançado, tendo as estradas atendido, de modo relativamente satisfatório, à demanda de transporte nas zonas de maior concentração da produção. Se muito ainda há por fazer no sentido de aumentar as disponibilidades de transporte, e especialmente, a qualidade do serviço, ao menos foram evitadas as situações mais graves de perecimento de safras e desestímulos à produção. Tal situação não deve, entretanto, ser considerada como definitivamente estabelecida, mas sua manutenção dependerá da continuidade do fluxo de investimentos para remodelação das linhas e aquisição de equipamento de transporte, esta última na medida em que os aumentos de produtividade forem insuficientes para atender ao crescimento do tráfego.

Em relação ao segundo objetivo – redução do deficit de operação – os resultados ferroviários de 1958 foram anulados, em têrmos de moeda corrente, pelo aumento de 42% verificado em 1959. Não obstante êste resultado aparentemente desalentador, o sistema da RFFSA, pode vàlidamente afirmar alguns progressos no sentido da diminuição do ônus que representa para o Tesouro Nacional, já que, traduzido em moeda do mesmo poder aquisitivo, o deficit vem sofrendo reduções desde 1957 (salvo o aumento de 2,27% em 1959). O custo absoluto das ferrovias para o Tesouro Nacional, em têrmos reais, foi 14% menor em 1959 do que em 1956. A posição relativa dêste deficit nas finanças federais também vem sendo reduzida : a proporção entre o deficit das ferrovias federais e a arrecadação total da União, depois de evoluir de 2,9% em 1946 para 12,8% em 1956, caiu para 11% em 1957, 8,5% em 1958 e 8,1% em 1959.

Êstes progressos não são suficientes, entretanto, para justificar uma atitude de conformismo diante do ônus que representa a operação das ferrovias federais. O deficit de cêrca de 15 bilhões anuais (computado o da Viação Férrea do Rio Grande do Sul) equivale a cêrca de 57% do deficit escritural da União em 1959 e a cêrca de 150% do total dos fundos atribuídos pelo Orçamento Geral da União para 1960 ao Ministério da Agricultura, da Educação e Cultura, da Marinha ou da Aeronáutica. Se eliminado, acarretaria importante aumento da capacidade de investir da União, já que representa 5 vêzes os recursos da RFFSA para o reaparelhamento das estradas. O montante do deficit de um ano seria suficiente para concluir o Tronco Principal Sul, ligando São Paulo ao Rio Grande do Sul em bitola larga. Ou, se destinado a investimentos em outros setores, bastaria para pavimentar 4 000 quilômetros de estrada de rodagem, ou instalar 500 000 kw de potência hidroelétrica (aproximadamente a capacidade de sistema do Rio de Janeiro) ou adquirir 300 000 DWT de navios. O significado dêste deficit, no quadro do esfôrço brasileiro de investimento em setores básicos da economia avulta, finalmente, quando se verifica que equivale à soma dos recursos anuais dos Fundos de Reaparelhamento Econômico, Eletrificação, Marinha Mercante e Portuário.

Conciente da importância dêste problema, a Diretoria da RFFSA considera como principal objetivo da emprêsa a redução do seu deficit de operação. Cabe aqui, portanto, analizar as possibilidades das várias medidas já em prática, ou alternativas, a fim de alcançar a meta desejada.

No que toca a tarifas, a Diretoria da RFFSA vem seguindo uma política de constante atualização dos preços cobrados pelo transporte, até o limite da capacidade de absorção do mercado e da preservação da sua posição competitiva com outros meios de transporte. E' indiscutível que alguma recuperação da receita ainda poderá ser realizada através de revisões tarifárias, especialmente em relação às mercadorias que, por sua natureza, são necessàriamente transportadas pelas ferrovias e ao tráfego de passageiros. Mas a gradual aproximação ocorrida nos

últimos anos entre os custos ferroviários e rodoviários – determinada em parte pela subvenção cambial aos combustíveis, e em parte pela maior rigidez e incidência da mão-de-obra nos custos ferroviários – impede o aumento indiscriminado de tarifas, que seria realizado à custa de perda de transporte.

Quanto à redução de despesas, o ítem relativo ao pessoal, representando a parcela mais importante, seria o mais indicado para substanciais economias. As estradas incorporadas à RFFSA poderão, certamente, vir a realizar o mesmo volume de trabalho com número menor de empregados. Providências no sentido da eliminação do pessoal excedente vêm sendo adotadas com continuidade desde a instalação da RFFSA, e as admissões têm sido reduzidas ao mínimo indispensável nas categorias de trabalho especializado, nas quais as estradas demonstram e não excesso de pessoal. As transferências de pessoal

para outras repartições da União estão sendo realizadas no rítmo mais rápido possível. No entanto, os resultados obtidos nos dois exercícios de operação da RFFSA (redução da ordem de 2,5% a.a.) não autorizam esperanças de economias suficientes para alterar o quadro deficitário da operação. As principais dificuldades encontradas para maior redução residem nos direitos adquiridos à estabilidade, no problema de encontrar utilização adequada para o pessoal excedente em outras repartições federais, dependendo, ainda, da racionalização e aperfeiçoamento dos métodos de operação, dos investimentos em mecanização e da melhoria do nível qualitativo do trabalhador. Além disso, parte das economias resultantes da redução do pessoal é absorvida pelos aumentos vegetativos do salário-família e dos adicionais por tempo de serviço. E' de se ressaltar, também, que as possibilidades de compressão das despesas de pessoal na indústria ferroviária são relativamente menores que em muitas outras atividades. Ilustra esta afirmação a percentagem (54%) da incidência das despesas com pessoal no custo ferroviário nos Estados Unidos, onde a mecanização já alcançou níveis muito mais elevados do que entre nós.

As reduções nos demais ítens da despesa estão, em grande parte, dependentes dos investimentos no reaparelhamento das estradas, como é o caso, por exemplo, dos combustíveis para tração, onde a diesilização proporciona substanciais economias. Reduções de custo, por certo, poderão e deverão ser obtidas com a racionalização dos métodos de operação. São, entretanto, providências de maturação mais longa, cuja generalização é limitada, em grande parte, pela carência de técnicos e administradores habilitados e em número suficiente para os necessários estudos, planejamentos e trabalhos de implantação das novas rotinas. As estradas de ferro deixaram de constituir, como o foram no passado, a grande concentração da engenharia e da administração nacionais. Relegadas a um papel secundário nos planos do transporte nacional, sofreram o èxodo dos técnicos e administradores para outros setores de transporte, ou para a crescente indústria nacional, ficando entregues a um punhado de técnicos abnegados, cujo número não é suficiente sequer para as atividades imediatistas de operações e conservação.

Êstes fatos e circunstâncias limitam e condicionam os resultados de providências como as acima indicadas, no sentido da redução do deficit operativo, devendo ser observado que, de um modo geral, a maior parte das medidas dêste tipo ainda estão por ser aplicadas. Mas seria irrealístico esperar que fôssem suficientes para uma alteração substancial, a curto prazo, do quadro deficitário. Serão suficientes para obter o equilíbrio financeiro, e até mesmo saldos apreciáveis, em uma ou outra estrada, mas, no conjunto, os resultados provàvelmente serão em grande parte absorvidos pelos aumentos reais de remuneração do pessoal, através das redistribuições da renda nacional impostas pelas revisões de salários mínimos. E êstes aumentos afetam profundamente a economia das estradas, dada a alta incidência das despesas de pessoal na sua operação (60%) e da estrutura da sua fôrça de mão-de-obra, constituída, na sua maioria (80%), de empregados cujos níveis de salários se aproximam dos mínimos.

As possibilidades da RFFSA, além do mais, estarão em grande parte condicionadas, no futuro próximo, pela orientação que vier a ser adotada em relação a dois dos mais importantes problemas com que se defronta : o de pessoal e o de investimentos. Em relação ao pessoal, a solução adotada pela Lei 3 115 não proporcionou algumas vantagens que poderiam ser esperadas da unificação das estradas de ferro federais : (a) o ordenamento do pessoal sob uma legislação que, sem prejuízo das vantagens e benefícios auferidos pelos ferroviários, criasse condições de ordem, justiça e estímulo nas relações dos empregados com a emprêsa e se constituísse em instrumento de elevação de produtividade; e (b) a possibilidade de reestruturações de quadros e tabelas, e reclassificação de cargos, que corrigissem as injustiças e a desordem existentes, resultantes de uma formação costumeira, casuística e carente de orientação geral. A manutenção do **status** anterior de cada servidor, dentro da mesma emprêsa, sujeitando-os aos mais variados regimes e situações individuais, torna pràticamente impossível a administração do pessoal, e se constitue, tanto quanto o estado atual de quadros, tabelas e sistemas de carreiras, em fonte de atritos, dificuldades e desestímulos.

A Diretoria da RFFSA pretende, sob a orientação do Poder Executivo e com a colaboração do seu pessoal, propôr a revisão desta situação e sua correção. Em matéria de reinvindicações salariais a situação dos administradores da RFFSA é ainda de maior impotência, pois a origem legal dos salários e a inexistência de saldo na verba global para atender à operação retiram qualquer flexibilidade nas negociações salariais, fazendo tôda revisão, ainda que reconhecidamente justa, dependente de aumentos de tarifas (em geral insuficientes) ou de suplementações do Tesouro. Estas circunstâncias excluem a possibilidade de execução de uma política salarial ou a superação dos conflitos mais graves que conduzem à paralizações gerais do trabalho.

O segundo problema – recursos para investimentos – está exigindo também a urgente revisão do esquema previsto da Lei 3 115, elaborado em 1956, e inteiramente superado pela evolução posterior da moeda nacional. Previa aquela lei uma verba global para a RFFSA que, além de custear o deficit de operação, proporcionava um saldo de cêrca de 3 bilhões de cruzeiros anuais que seriam destinados a investimentos. Além dêste saldo, contaria a RFFSA com a quota do impôsto único sôbre combustíveis líquidos e gazosos, e com as taxas adicionais às tarifas. Não dispondo a lei sôbre o reajustamento desta verba global de acôrdo com a evolução do poder aquisitivo da moeda, mas antes, determinando a sua redução anual em 5%, seu montante será integralmente absorvido em 1960 pelo deficit de operação (não obstante a suplementação para atender ao abono concedido em 1959), devido à elevação dos preços de materiais e serviços. Por conseguinte, a RFFSA disporá, apenas, das duas outras fontes de recursos para investimentos, que não lhe propiciarão mais do que 4,3 bilhões em 1960, dos quais cêrca de 2 bilhões estarão comprometidos com encargos de empréstimos externos e do BNDE, restando apenas 2,3 bilhões (mais 1 bilhão de empréstimos do BNDE) para atender ao programa de reaparelhamento e a obras novas. Esta importância, aos preços

atuais, é insuficiente para manter um ritmo razoável de recuperação das estradas, e se não fôr possível aumentá-la, dificilmente a RFFSA poderá apresentar no futuro o aumento de trabalho demonstrado nos dois primeiros anos de operação.

A análise dos resultados de operação das estradas de ferro federais no último decênio e, em particular, nos últimos anos, conduz, além do mais, à conclusão de que a evolução do deficit das ferrovias será em grande parte condicionada pela política econômica, financeira e de transportes praticada no País. Realmente, o comportamento dos resultados de operação no período pós-guerra encontra explicação menos na economia das próprias estradas do que na política federal em matéria de salários, tarifas, câmbio ou investimentos. Terminada a guerra – até quando as estradas mantiveram um monópolio de fato, a princípio pela limitação da rêde rodoviária e, durante a guerra, pelo racionamento dos combustíveis líquidos –, as instalações e os equipamentos das ferrovias encontravam-se desgastados pelo esfôrço de guerra e pela falta de renovação adequada. Não obstante esta situação e a existência de saldos em moeda estrangeira acumulados durante a guerra, não obtiveram, à época, os recursos em cruzeiros para seu reaparelhamento. Uma política cambial de subvenção às importações, somada à de prioridade aos investimentos rodoviários, gradativamente reduziu a capacidade competitiva do sistema ferroviário, ao mesmo tempo que uma política de tarifas baixas diminuía, em têrmos reais, o preço cobrado pelas estradas. Além dêsses fatôres, o deficit foi agravado até 1956 pelo aumento desproporcionado das despesas com pessoal, resultante, de um lado, do aumento do número de empregados, e de outro, de uma política de salários mínimos e de níveis de remuneração e vantagem dos servidores públicos, que aumentaram o salário médio das estradas da RFFSA de 100 em 1952 para 441, em 1956, enquanto o índice do custo de vida, no mesmo período, evoluía de 100 para 203. Nem os resultados, até então menos importantes, do programa de reaparelhamento em execução, a partir dos estudos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (em execução parcial, pelas dificuldades cambiais subseqüentes a 1952), nem as tarifas – de valor real cadente –, nem os aumentos de produtividade, permitiram absorver êste aumento real de salários de mais de 100%.

A partir de 1956, várias alterações de política introduzidas pelo atual Govêrno permitiram os resultados já apontados, de redução do deficit em têrmos reais : (a) os aumentos de tarifa aprovados em 1956, que representaram uma recuperação, embora parcial, do valor dos preços cobrados pelas estradas; (b) a percepção dos benefícios do programa de reaparelhamento e sua intensificação com as importações proporcionadas pelo empréstimo do Export and Import Bank, de Washington, negociado pelo atual Govêrno como parte do financiamento do programa de metas; (c) uma política cambial que, aliada

à nacionalização do veículo rodoviário com a conseqüente equiparação dos seus preços aos demais preços internos do País, trouxe a níveis mais reais os custos do transporte rodoviário, restabelecendo, ao menos em parte, as condições naturais de competição das ferrovias; e (d) a política adotada pelo presente Govêrno de conter o aumento do número de servidores públicos.

Os resultados demonstrados em 1959 ainda foram em grande parte condicionados por êstes fatôres, embora no correr do exercício as subvenções cambiais ao transporte rodoviário tenham recuperado importância pela variação dos demais preços, e os aumentos de tarifas solicitados pela RFFSA, no princípio do ano, sòmente tenham sido aprovados no fim do exercício.

E' fácil prever-se que, tal como no passado, a evolução do deficit das estradas de ferro dependerá, na maior parte, de fatôres como os mencionados, que fogem ao contrôle dos seus administradores. Se grande responsabilidade caberá a êstes, especialmente em matéria de racionalização dos métodos de operação, aumento de produtividade, maior agressividade comercial, ou melhoria da qualidade do serviço, muitas serão as suas limitações, resultantes do volume de recursos recebidos para os investimentos indispensáveis ao reaparelhamento, e da política cambial, salarial, tarifária, ou de investimentos nos demais meios de transporte, adotada pelo Congresso e pelo Govêrno.

E. F. Santos a Jundiaí — Núcleo residencial de Jundiaí.

Necessidade de [illegible] em matéria [illegible]

O exame das possibilidades de eliminação do deficit das estradas pela compressão de despesas ou melhoria do produto conduz a conclusão importante para a orientação da política ferroviária nacional: em seu conjunto, as estradas de ferro federais não conseguirão uma substancial redução do deficit de operação, ou o equilíbrio financeiro, sem o aumento do nível atual de utilização do sistema. Pode-se afirmar que o deficit das ferrovias federais resulta menos de tarifas insuficientes ou de custos elevados do que da baixa densidade de tráfego.

A definição clássica da estrada de ferro como indústria de transporte de grandes massas a grandes distâncias permanece sempre atual, mas para tonelagem e quilometragem cada vez maiores. Em 1865 o consagrado ferroviário Augusto Perdonnet estimava o nível mínimo de transporte econômico por estrada de ferro em 60 a 80 mil toneladas em tôda a extensão da linha, e 95 anos depois oito estradas da RFFSA ainda não alcançaram esta densidade de tráfego.

Estudos mais recentes para definição de uma política de transportes na África, endossados por comissão técnica da ONU, calculam atualmente êste nível mínimo entre 0,4 e 0,5 milhões de tkm úteis por km de linha. E em 1959, computando-se apenas o tráfego de carga, sòmente três estradas da RFFSA (Santos a Jundiaí, Central do Brasil e Teresa Cristina) superam aquela densidade mínima.

O problema da baixa densidade de tráfego pode ser percebido, em algumas ferrovias federais, pelo cálculo do número de caminhões que seriam necessários para realizar seu trabalho de 1959. E' o que mostra o quadro seguinte:

ESTRADAS	MILHÕES DE T KM DE CARGA ÚTIL EM 1959	N.º DE CAMINHÕES NECESSÁRIOS
São Luís-Teresina	12,280	30,7
Bahia a Minas	9,804	24,5
Madeira-Mamoré	7,964	19,0
Central do Piauí	2,910	7,3
Bragança	1,954	4,9

Quando se verifica o custo da organização necessária para operar e manter aqueles 1 929 quilômetros de via férrea, comparado às despesas de manutenção de igual extensão de rodovias e de operação do reduzido número de caminhões, compreende-se a impossibilidade de exploração econômica das referidas estradas. Efetivamente, seu deficit monta a 634,7 milhões de cruzeiros anuais, importância suficiente para adquirir 3,6 vêzes o número de caminhões necessários à realização do seu transporte.

Em situação semelhante, e às vêzes mais grave, encontram-se quase todos os ramais de grandes estradas como a Central do Brasil, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, a Nordeste e a Léste Brasileiro, e grandes extensões de linha da Leopoldina e da Rède Mineira de Viação.

O problema das ferrovias federais, por conseguinte, não é apenas o de melhorar o produto ou reduzir o custo absoluto de operação. E', antes de tudo, uma questão de aumento substancial da densidade de tráfego. Na maior parte da extensão das linhas, sejam quais forem os resultados obtidos com investimentos maciços, aumentos de tarifas, redução de custos, ou incrementos de produtividade, será impossível, sem apreciável aumento de tráfego, alcançar a exploração econômica. Esta afirmação é confirmada pela evolução, entre 1951 e 1959, da situação financeira da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, a estrada brasileira de mais alta densidade de tráfego:

	1951	**1959**
a) relação despesa/receita	77,2%	119,4%
b) saldo financeiro — Mil Cr$	+ 113,729	— 340,322
c) densidade média de tráfego de carga-milhões t km líquidas	3,8	3,1

	1951	1959
d) transporte de passageiros, em milhões de passageiro km	593	1 895
e) número médio de empregados por :		
— km de linha	70,7	55,8
— milhão de t km útil de carga	18,7	18,0

Os números acima demonstram que, não obstante os investimentos vultosos feitos no período e que permitiram a redução do número de empregados, a estrada, que apresentava saldo em 1951, acusou deficit em 1958, ao perder 18% do seu tráfego de carga, perda não compensada, mas antes agravada, pela triplicação do tráfego de passageiros.

Outro exemplo é ilustrativo desta afirmativa. O deficit da Central do Brasil, de 3,6 bilhões de cruzeiros, exigiria, para ser eliminado, a dispensa de cêrca de 78% do pessoal atual, o que, evidentemente, seria impossível, em face da extensão da via existente, quaisquer que fôssem os investimentos realizados. No entanto, êste deficit poderia ser eliminado, ficando reduzido de 28% o deficit da RFFSA, pela criação de uma corrente de exportação de minério do Vale do Paraopeba, no nível de 10 milhões de toneladas anuais. A via permanente, que se encontra pràticamente vazia de tráfego, seria capaz de transportar o triplo dêste volume de carga. Com investimento apenas em equipamento de transporte no valor de 4,0 bilhões de cruzeiros, a Central obteria, anualmente, uma renda adicional líquida do mesmo montante.

Mas o aumento de densidade de tráfego indispensável para eliminar o deficit das ferrovias da União não depende apenas das providências administrativas que possam ser tomadas pelas estradas ou pela Direção da RFFSA. Em muitos casos êle é condicionado pela produção ou consumo da zona servida ou pela competição com outros meios de transporte. Se em várias estradas, melhoria do serviço e agressividade comercial poderão assegurar maior volume de transportes, várias são as que servem a zonas cujo nível de produção não permite exploração econômica, nem oferecem perspectivas, no futuro previsível, de propiciar estas condições. A operação das ferrovias nestas regiões, em época em que a inexistência ou o pequeno desenvolvimento de sistemas alternativos impunha a via férrea como único meio de transporte, deixou de ter qualquer justificativa econômica ou social, quando o transporte rodoviário pode servi-las com mais eficiência e a custos mais baixos. As resistên-

cias a esta imposição do progresso tecnológico e da valorização do trabalho humano constituem um fator de estagnação, pois as estradas de ferro existentes, desaparelhadas e sem condições para ser reaparelhadas, transformaram-se em pontos de estrangulamento a retardar o desenvolvimento, que poderia ser promovido pelas rodovias construídas ou apenas melhoradas.

Em relação a milhares de quilômetros de ramais ou trechos de ferrovias, a solução consiste, indiscutivelmente, na supressão de tráfego com a simultânea melhoria das rodovias existentes e, em alguns poucos casos, a construção de novas rodovias. Mas esta supressão de extensões ferroviárias não determinará o equilíbrio financeiro do sistema remanescente, sem o simultâneo aumento da sua densidade de tráfego. A Diretoria da RFFSA está convencida de que mesmo neste sistema de grandes eixos ferroviários, os instrumentos e meios de que dispõe serão insuficientes para assegurar, no futuro próximo, a densidade de tráfego necessária. Esta conclusão resulta do nível já alcançado pelo deficit das estradas, da inexistência de coordenação entre os transportes rodoviário e ferroviário, das características técnicas das suas linhas e das tendências mundiais dos resultados da competição rodovia-ferrovia.

A falta de uma orientação global dos investimentos em transportes no País, nos últimos decênios, conduziu ao desenvolvimento de uma rêde rodoviária sem qualquer coordenação com o sistema ferroviário preexistente, mas ao contrário, em geral seguindo paralelamente a êste último. Muitas razões levaram a êste resultado, e esta verificação não implica necessàriamente em uma crítica, pois poder-se-ia vàlidamente duvidar da possibilidade desta coordenação sem um planejamento global, não só dos investimentos como da operação do sistema de transportes terrestres. E' fato, entretanto, que no estágio atual do sistema rodoviário, seria pràticamente impossível assegurar-se a utilização econômica do sistema ferroviário apenas pela coordenação de investimentos. O sentido desta, hoje em dia, há de ser o de cooperar com a rodovia para a substituição de ramais ou trechos ferroviários antieconômicos.

Por outro lado, o aumento ou manutenção de densidade de tráfego das ferrovias não vem sendo alcançado com facilidade, não só no Brasil como no estrangeiro, em regime de livre competição com um sistema rodoviário desenvolvido, e os resultados da concorrência entre ferrovia e rodovia, em todos os países em que não vigora uma regulamentação do transporte rodoviário, vêm sendo favoráveis à rodovia, em relação a ampla faixa de transportes que até pouco cabiam às ferrovias. O deficit das ferrovias é fenômeno pràticamente

geral na Europa, e já começa a se verificar nos Estados Unidos. Em contraposição a êste quadro, as ferrovias russas, que apresentam a maior densidade de tráfego do mundo – quase três vêzes superior à americana –, são econômicamente exploradas, mas ali vigora a proibição do transporte rodoviário além de 100 quilômetros de distância, salvo casos especiais.

Êsses exemplos não autorizam esperanças de que com os instrumentos atualmente disponíveis, o conjunto das estradas da RFFSA apresente resultados mais favoráveis, principalmente quando suas possibilidades de competição são reduzidas pelas características técnicas deficientes de planta e perfil da maioria das linhas, pela pequena distância média do transporte atual e pela descontinuidade de bitola, dificuldades a que se soma uma política de investimentos maciços em rodovias e de subvenções indiretas à operação rodoviária. Por certo o esfôrço desenvolvido pelo sistema ferroviário terá muitos resultados, mas serão locais ou regionais, e pròvàvelmente insuficientes para aliviar o Tesouro Nacional do deficit da RFFSA. Ou serão resultados temporários, que tenderão a se reduzir, na medida em que se desenvolver a rède rodoviária.

Diante dêste quadro, será indispensável uma opção entre as três soluções possíveis :

a) continuar a economia nacional a suportar o ônus da operação antieconômica de grandes extensões de linhas ferroviárias, com graves conseqüências financeiras para a União e em prejuízo da sua capacidade de investir;

b) reduzir em maiores proporções o sistema ferroviário em benefício do rodoviário, pela supressão de grandes extensões de linha além dos 4 ou 5 mil quilômetros, cujo levantamento se impõe, em qualquer hipótese;

c) assegurar, por outros meios, um nível de utilização das ferrovias existentes compatível com a sua exploração econômica.

A opção entre estas alternativas e os meios de executar aquela escolhida, escapam, evidentemente, à competência da RFFSA e devem caber aos Poderes Executivo e Legislativo. Mas a RFFSA sente-se no dever de colocar a questão com tôda a objetividade de dados e implicações diante das autoridades e da opinião pública nacional para que as dificuldades e os problemas do setor ferroviário sejam discutidos e bem compreendidos, e claramente definido o papel e o destino das ferrovias no quadro do sistema nacional de transportes.

Ao enfrentar esta opção, será, entretanto, indispensável, ter em vista três circunstâncias que autorizam o setor ferroviário a reclamar vàlidamente contra a posição secundária que lhe vem sendo atribuída nos planos nacionais de transportes :

a) a rêde existente constitue valioso patrimônio acumulado, na maior parte, pelas gerações passadas; quando se generaliza a consciência do esfôrço de investimento necessário à manutenção e aceleração do ritmo de desenvolvimento econômico, não parece razoável deixar de usufruir tudo o que pode proporcionar êste patrimônio, e reduzir virtualmente a poupança nacional através de investimentos em outros meios de transporte antes da saturação dos existentes;

b) não será possível um desenvolvimento maior de indústrias básicas e o aproveitamento intensivo dos recursos minerais do País sem um sistema eficiente de grandes eixos ferroviários;

c) o transporte ferroviário apresenta um custo cambial várias vêzes inferior ao rodoviário, e ao menos até que o país seja autosuficiente em combustíveis líquidos, a maior utilização das ferrovias proporcionará economias cambiais aplicáveis em outros setores econômicos.

A solução de vários e importantes problemas com que se defrontam as ferrovias federais implica em providências administrativas ou legislativas cuja decisão ou aplicação depende da opinião pública, no sentido da formação de uma consciência das possibilidades, das necessidades e dos fins do sistema ferroviário. Entre êstes problemas, dois merecem especial destaque, nesta conjuntura : o dos ramais antieconômicos e o dos transportes de passageiros.

Duas leis, nos últimos anos, reconhecendo a existência de extensões ferroviárias antieconômicas, vincularam fundos e estabeleceram normas para a sua substituição pelas rodovias pavimentadas. O processamento exigido para esta substituição, e as resistências de interêsses regionais ou locais, têm tornado difícil a execução desta legislação, cujos resultados seriam de grande alcance para o sistema ferroviário. Será indispensável a compreensão geral do problema e das vantagens que poderão advir para as regiões afetadas da substituição de uma ferrovia ineficiente por uma rodovia eficiente, para que se consiga executá-lo.

Outra questão, e talvez mais séria, pela dupla razão da sua importancia social e do pesado ônus que representa para as ferrovias, é a do tráfego de passageiros.

Êste tráfego vem se manifestando indesejável para as estradas de ferro, nos grandes países onde o transporte ferroviário é corretamente interpretado. Na Rússia, o "gosplan" prevê, para dentro de poucos anos, que o preço da passagem de avião será equivalente ao de 3.ª classe de trem e que o principal tráfego de passageiros no país realizar-se-á por via aérea. Em 50% das vias férreas dos Estados Unidos (mais de 175 mil km) não há serviço de passageiros. Mesmo na Europa Oeidental, onde é tradicional o transporte ferroviário de passageiros, êle não é explorado em certa parte da rêde ferroviária: (França, 24%, Holanda, 22%, Bélgica e Inglaterra, 13%).

A RFFSA, entretanto, é obrigada a executar o serviço de passageiros em tôdas as suas linhas, mediante tarifas que se classificam entre as mais baixas do mundo. O dimensão do ônus que significa o tráfego de passageiros, às tarifas vigentes é dada pelo que representa como trabalho e receita no sistema da RFFSA o transporte de passageiros, que constitui metade do trabalho total produzido, em unidades de tráfego, mas proporciona apenas 20% da receita. Apesar disso a RFFSA realizou, em 1959, grandes melhoramentos nos subúrbios do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte e atenuou no que foi possível a grave situação do passageiro do interior. A RFFSA reconhece que há muito mais o que fazer, como, por exemplo, a eliminação do condenado carro de madeira, mas ao mesmo tempo não pode deixar de chamar a atenção para a gravidade do problema, pelo vulto dos investimentos necessários e pelos elevados prejuízos que determina. Um programa extenso de melhoria ou desenvolvimento dos transportes de passageiros, além de requerer o fornecimento, à RFFSA, de recursos adicionais, deveria ser precedido de uma revisão da política nacional de transportes de passageiros, para indagar se persistem as razões de subvenção ao transporte ferroviário aos níveis atuais, em prejuízo da capacidade de competição de outros meios que poderiam realizar mais econômicamente a maior parte dêste tráfego.

A apresentação da multiplicidade e dimensão dos problemas com que se defrontam os administradores do sistema ferroviário federal, tanto no nível da administração central como no das unidades de operação, não constitui excusa para resultados insuficientes ou desestímulos a maiores esforços: a

Diretoria da Rêde Ferroviária Federal S.A. conta com a colaboração dos administradores das estradas e de todo o seu dedicado pessoal para levar a cabo a obra de recuperação dos serviços ferroviários, principalmente no que diz respeito à melhoria de sua qualidade e demais objetivos que dependem exclusivamente da Emprêsa.

Mas a exposição franca dos resultados, das perspectivas e das possibilidades da RFFSA a que se propôs a sua Diretoria neste Relatório, parece deixar patente, pela natureza dos problemas e pelos dados indicados, que a recuperação econômica do sistema ferroviário federal há de ser, necessàriamente, obra comum dos vários Poderes e setores do País, aos quais a Diretoria pretende voltar oportunamente para pedir a colaboração indispensável através de medidas concretas.

14 de março de 1960.

Rozalvo Gomes de Mello Leitão
Presidente

Getúlio Barbosa de Moura
Vice-Presidente

Geraldo I. Mascarenhas da Silva
Diretor Comercial

Armando Zenesi
Diretor de Operações

Newton de Paiva Ferreira
Diretor Financeiro

Gerardo Lemos do Amaral
Diretor de Obras

J. L. Bulhões Pedreira
Diretor Jurídico

Parecer do Conselho Fiscal

Os abaixo-assinados, membros efetivos do Conselho Fiscal da Rêde Ferroviária Federal S. A., no uso de suas atribuições e em cumprimento aos dispositivos legais e estatutários, declaram que, tendo examinado os livros, o balanço e respectivos anexos, e a demonstração da conta de Lucros e Perdas, relativos ao exercício de 1959, tudo encontraram em ordem e perfeitamente regular.

Assim, são de parecer que sejam os mesmos aprovados pela Assembléia Geral, depois de apreciados, também, pelo Conselho Consultivo da Emprêsa, como manda a Lei n.º 3 115, de 1957.

Rio de Janeiro, 15 de março de 1960.

Ottolmy Strauch
Hamilton Beltrão Pontes
Antônio Jovino Pavan

Parecer do Conselho Consultivo

O Conselho Consultivo da Rède Ferroviária Federal S. A., cumprindo seu dever legal, tomou conhecimento e examinou o Balanço Geral e a Demonstração da conta de Lucros e Perdas, relativos ao exercício de 1959, já com o parecer aprobatório do Conselho Fiscal.

Neste exame levou em especial consideração, a recomendação contida no art. 34 da Lei 3 115, de 17 de março de 1957, que lhe determina criticar e apresentar sugestões úteis à alta administração da Emprèsa.

Para assim proceder efetuou o estudo do trabalho dos órgãos de atividades executivas da Rède sob três aspectos :

a) Contábil
b) Técnico-Administrativo
c) Operacional.

I – Contábil

a) Foi levado a FUNDO DE DEPRECIAÇÃO a importância total de Cr$ 765 906 801,10, fato èsse que evidencia o acèrto do critério adotado após a criação da Rède.

b) As subvenções e auxílios federais ascenderam a Cr$ 15 272 426 427,10, propiciando desta forma um resultado final positivo.

c) Os índices de liquidez verificados são bons.

d) Os débitos às instituições de Previdência Social atingem à importância de Cr$ 2 995 370 623,10.

e) A conta de LUCROS E PERDAS evidencia uma boa política na recuperação do material inservível e zèlo no sentido da obtenção de uma boa execução orçamentária.

II – Técnico – Administrativo

a) Louvável se torna a ação da Direção da Emprèsa e o esfôrço do seu pessoal no objetivo de conseguir o completo cumprimento de todo o substan-

cial programa de ordenação, racionalização, padronização e modernização, das normas e métodos de trabalho.

b) Observa-se o esfôrço da Administração em restringir ao mínimo indispensável o número de seus servidores, tendo conseguido, em 1959, uma redução de 2 737 empregados.

III – Operacional

a) Merece especial menção o empenho da Direção da Rêde em realizar a diretriz, anteriormente firmada, de imprimir cunho de acentuado progresso técnicos em tôdas as suas Unidades de Operação.

Como resultado dêsse esfôrço já se fazem sentir as melhorias dos índices de operação, seja no transporte de cargas, seja no de passageiros.

b) Os programas da remodelação da via permanente e sinalização vêm sendo executados dentro dos prazos estabelecidos, permitindo dessa forma a maior intensificação do tráfego.

c) Com a entrada em tráfego, em 1959, de novas locomotivas, carros e vagões, foi possível à emprêsa atender a crescente demanda das regiões por ela servidas.

Êste conselho, no qual estão representadas as classes produtoras do País, a fim de colaborar com a Administração Federal, na orientação que deve imprimir às providências objetivas para tornar cada vez mais eficiente o sistema ferroviário nacional, sugere:

1 – A adoção de uma política de fornecimento de recursos suficientes para o completo reaparelhamento do Parque Ferroviário.

2 – A utilização de meios eficientes que permitam a solução do problema da pronta lotação do pessoal excedente da RFFSA, em outros órgãos da Administração Pública.

Essas as medidas que êste Conselho sugere sejam adotadas para facilitar o alcance, pela RFFSA, dos seus reais objetivos.

Rio de Janeiro, 15 de março de 1960.

Itagiba Escobar
Getúlio Barbosa de Moura
José Heliodoro dos Santos
Eduardo Garcia Rossi
José Manoel Fernandes
Alcides Lins

Certificado de Auditoria

De acôrdo com os resultados obtidos nos procedimentos de Auditoria, por nós aplicados, certificamos que o "Balanço Geral" e suas peças, e a "Demonstração da Conta de Lucros e Perdas", foram corretamente elaboradas e refletem, satisfatòriamente, a situação econômico-financeira da Rêde Ferroviária S.A., em 31-12-59, bem como os resultados das operações no exercício encerrados nessa data.

Rio de Janeiro, 14 de março de 1960.

José Diniz Lara
Auditor Contador
CRC - MG - 4337
CRC - DF - 624

Alberto Loyola Miranda
Auditor Geral

Marcos Alves
Auxiliar de Auditoria
CRC - DF - 6374

Anexos

QUADROS FINANCEIROS
QUADROS ESTATÍSTICOS

QUADROS FINANCEIROS

BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO

ATIVO

IMOBILIZADO

INVESTIMENTOS

Código	Conta	Parcial	Total
5.000	— Linhas Férreas e Equipamento dos Transportes	53 000 055 053,20	
5.002	— Melhoramentos de Linhas Férreas e de Equipamento dos Transportes	1 111 872 132,20	
5.003	— Renovação de Bens Patrimoniais	2 097 052 107,30	
5.004	— Investimentos Custeados por Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	2 572 594 564,40	
5.005	— Bens Estranhos aos Serviços de Transportes	469 760 458,30	
5.006	— Títulos da Dívida Pública	694 332,20	
5.007	— Títulos de Renda Diversos	674 000,00	
5.008	— Bens Excluídos do Serviço Ferroviário	1 772 519,50	
5.009	— Investimentos em Emprêsas Filiadas ou Associadas	3 300 000,00	
5.018	— Obras ou Aquisições em Andamento	14 750 446 446,80	
5.019	— Outros Investimentos	959 126 813,70	74 967 348 427,60

DISPONÍVEL

Código	Conta	Parcial	Total
5.020	— Caixa Geral	116 948 230,10	
5.021	— Pagadoria (ou Agentes Pagadores)	348 553 798,70	
5.022	— Estações c/de Caixa	6 377 458,10	
5.023	— Renda em Trânsito	149 483 797,20	
5.024	— Bancos e Correspondentes	505 431 113,90	
5.029	— Valores Disponíveis Diversos	1 019 852,50	
		1 127 814 250,50	

VALORES PARA FINS ESPECIAIS

Código	Conta	Parcial	Total
5.050	— Depositários do Fundo de Melhoramentos	191 345 329,50	
5.051	— Depositários do Fundo de Renovação Patrimonial	180 726 293,00	
5.052	— Depositários de Quotas de Aparelhamento ou de Reaparelhamento	67 443 491,80	
5.053	— Depositários de Reservas e Fundos Diversos	21 066 549,20	
5.056	— Depositários de Cauções do Pessoal	16 517 565,40	
5.059	— Valores para Fins Especiais Diversos	1 323 450 193,90	
		1 800 549 422,80	2 928 363 673,30

REALIZÁVEL

A CURTO PRAZO

Valores Realizáveis

Código	Conta	Parcial	Total
5.030	— Diversos Responsáveis	252 544 354,20	
5.031	— Materiais nos Almoxarifados e Depósitos	5 810 966 534,10	
5.032	— Materiais em Trânsito	3 376 521 636,20	
5.033	— Obras Novas em Laboração nas Oficinas	480 507 280,10	
5.034	— Títulos a Receber	286 975 066,20	
5.035	— Depósitos Especiais em Cauções	307 933 088,60	
5.036	— Bens em Poder de Terceiros	419 799 282,50	
5.037	— Tráfego Mútuo — Débito	934 642 510,20	
5.038	— Receita a Receber ou Dívida Ativa	163 316 932,90	
5.039	— Receita a Liquidar ou Regularizar	8 602 073,10	
5.040	— Juros e Dividendos a Receber	2 683 283,20	

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1959

PASSIVO

NÃO EXIGÍVEL		
5.100 — Capital	66 066 768 000,00	
FUNDOS		
5.109 — Fundos Diversos	3 539 266 991,10	
1 — Para Aumento de Capital	—	
2 — Diversos	—	
	3 539 266 991,10	
5.150 — Fundo de Depreciação — Bens Destinados aos Transportes	1 608 653 344,60	
	1 608 653 344,60	
	5 147 920 335,70	
LUCROS E RESERVAS		
5.174 — Reservas Diversas	2 272 028 935,50	
1 — Para Aumento de Capital	—	
2 — Diversos	—	
LUCROS DIFERIDOS		
5.160 — Provisões para Riscos	106 067 541,50	
5.169 — Contas Diversas a Liquidar	2 329 458 619,30	
	4 707 555 096,30	75 922 213 132,00
EXIGÍVEL		
A LONGO PRAZO		
Responsabilidades Especiais Diversas		
5.112 — Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	1 647 819 767,70	
5.113 — Responsabilidades Especiais Diversas	4 143 823 856,50	
	5 791 643 624,20	
Responsabilidades com Garantias Especiais		
5.115 — Emprêsas Filiadas ou Associadas — Crédito	12 865 083 789,70	
5.119 — Responsabilidades a Longo Prazo — Diversas	2 194 173 492,00	
	15 059 257 281,70	
Responsabilidades com Garantias Especiais		
5.122 — Credores com Garantias Bancárias	—	
5.129 — Credores com Garantias Especiais Diversas	13 617 097 585,60	
	13 617 097 585,60	
A CURTO PRAZO		
Responsabilidades Correntes		
5.130 — Títulos a Pagar	817 168 066,90	

BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO

ATIVO

Conta	Valor	Total
5.041 — Aluguéis a Receber	15 945,00	
5.042 — União Federal	2 161 267 119,40	
5.043 — Autarquias e Territórios Federais	4 694 185,60	
5.044 — Estados e Municípios	433 093 757,20	
5.045 — Emprêsas Filiadas ou Associadas — Débito	13 113 184 445,50	
5.049 — Contas Devedoras Diversas	7 127 093 505,60	35 183 840 999,60
RESULTADO PENDENTE		
Valores Diferidos e Amortizáveis		
5.060 — Despesas Antecipadas	2 906 826 274,40	
5.061 — Contas Duvidosas ou Incobráveis	1 239 489,10	
5.065 — Juros Durante a Construção	301 977 324,30	
5.067 — Prejuízos Amortizáveis Diversos	15 925 511,60	
5.068 — Valores Diferidos e Amortizáveis Diversos	5 439 944 840,20	
	8 665 913 439,60	
Contas de Retificação do Passivo		
5.079 — Contas Diversas de Retificação do Passivo	29 357 366,20	8 695 270 805,80
Ativo Real		121 774 823 906,30
COMPENSADO		
Ativo de Compensação		
5.080 — Títulos Recebidos em Caução	45 078 571,40	
5.081 — Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional	212 498 460,00	
5.082 — Fianças e Garantias de Terceiros	91 483 864,30	
5.083 — Bens de Terceiros	29 474 523,70	
5.084 — Obras Contratadas	29 595 000,00	
5.085 — Locação de Imóveis	22 818 379,20	
5.086 — Prestação de Serviços	3 589 390,50	
5.087 — Financiamentos Controlados	5 804 079 327,00	
5.088 — Material Contratado	1 219 914 338,40	
5.089 — Valores Ativos de Compensação Diversos	5 312 481 975,20	
	12 771 013 829,70	
CONTA DE RISCOS		
5.099 — Riscos Diversos	1 962 289 277,00	14 733 312 106,70
TOTAL GERAL		136 508 136 013,00

Ranulfo Moreira
Contador
Registro CRC.MG.

VISTO
Rozaldo Gomes de Mello Leitão
Presidente

PASSIVO

Conta		
5.131 — Pessoal a Pagar	726 296 201,10	
5.132 — Vencimentos e Salários não Reclamados	16 822 898,50	
5.133 — Contas a Pagar	3 771 824 649,40	
5.134 — Juros a Pagar	12 594 340,70	
5.135 — Juros Corridos não Vencidos	99 417 536,30	
5.136 — Aluguéis a Pagar	1 550 701,60	
5.139 — Tráfego Mútuo — Crédito	1 299 464 470,20	
5.140 — Credores por Depósito	422 241 480,50	
5.141 — Credores por Cauções em Dinheiro	111 293 910,40	
5.142 — Credores por Empréstimos	113 306 120,60	
5.143 — Créditos não Reclamados	2 073 598,00	
5.144 — Instituto de Previdência e Assistência Social	2 995 370 623,10	
5.149 — Credores Diversos	805 090 439,20	
	11 194 515 066,50	45 662 513 558,00
RESULTADO PENDENTE		
Contas de Retificação do Ativo		
5.152 — Doações	372 737 143,20	
5.159 — Contas Diversas de Retificação do Ativo	182 670 226,90	
	190 066 916,30	190 066 916,30
Passivo Real		121 774 823 906,30
COMPENSADO		
Passivo de Compensação		
5.180 — Credores por Cauções em Títulos	45 078 571,40	
5.181 — Garantias de Fidelidade Funcional	212 498 460,00	
5.182 — Garantias Diversas de Terceiros	91 483 864,30	
5.183 — Credores dos Bens de Terceiros	29 474 523,70	
5.184 — Contratos de Execução de Obras	29 595 000,00	
5.185 — Contratos de Locação de Imóveis	22 818 379,20	
5.186 — Contratos de Prestação de Serviços	3 589 390,50	
5.187 — Contratos de Financiamentos	5 804 079 327,00	
5.188 — Contratos de Fornecimento de Material	1 219 914 338,40	
5.189 — Valores Passivos de Compensação Diversos	5 312 481 975,20	
	12 771 013 829,70	
CONTA DE RISCOS		
5.199 — Responsabilidades por Riscos Diversos	1 962 298 277,00	14 733 312 106,70
TOTAL GERAL		136 508 136 013,00

de Oliveira
Geral
534 — DF 512

VISTO
Newton de Paiva Ferreira
Diretor Financeiro

BALANÇO PATRIMONIAL COMPARADO

ATIVO	VALOR EM 31-XII-58	VALOR EM 31-XII-59	+ VARIAÇÃO —
INVESTIMENTOS			
5.000 — Linhas Férreas e Equipamento dos Transportes	51 091 831 990,90	53 000 055 053,20	+ 1 908 220 062,30
5.002 — Melhoramentos de Linhas Férreas e Equipamento dos Transportes	1 111 273 436,30	1 111 872 132,20	+ 598 695,90
5.003 — Renovação de Bens Patrimoniais	2 090 031 666,00	2 097 052 107,30	+ 7 020 441,30
5.004 — Investimentos Custeados por Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	2 431 976 572,80	2 572 594 564,40	+ 140 617 991,60
5.005 — Bens Estranhos aos Serviços dos Transportes	319 733 917,30	469 760 458,30	+ 150 026 541,00
5.006 — Títulos da Dívida Pública	689 332,20	694 332,20	+ 5 000,00
5.007 — Títulos de Renda Diversos	656 000,00	674 000,00	+ 18 000,00
5.008 — Bens Excluídos do Serviço Ferroviário	1 772 519,50	1 772 519,50	—
5.009 — Investimentos em Emprêsas Filiadas	—	3 300 000,00	+ 3 300 000,00
5.018 — Obras ou Aquisições em Andamento	8 566 029 874,60	14 750 446 446,80	+ 6 184 416 572,20
5.019 — Outros Investimentos	788 657 886,70	959 126 813,70	+ 170 468 927,00
TOTAL	66 402 656 196,30	74 967 348 427,60	+ 8 564 692 231,30
VALORES DISPONÍVEIS			
5.020 — Caixa Geral	164 574 373,90	116 948 230,10	+ 17 626 143,80
5.021 — Pagadoria (ou Agentes Pagadores)	253 003 923,40	348 553 798,70	+ 95 549 875,30
5.022 — Estações c/de Caixa	5 404 498,80	6 377 458,10	+ 972 959,30
5.023 — Renda em Trânsito	91 306 974,00	149 483 797,20	+ 55 176 823,20
5.024 — Bancos e Correspondentes	940 116 019,00	505 431 113,90	— 134 684 905,10
5.029 — Valores Disponíveis Diversos	1 036 996,50	1 019 852,50	— 17 144,00
TOTAL	1 458 442 785,60	1 127 814 250,50	— 330 628 535,10
VALORES REALIZÁVEIS			
5.030 — Diversos Responsáveis	227 448 557,70	252 544 354,20	+ 1 860 201 698,50
5.031 — Materiais nos Almoxarifados e Depósitos	3 950 764 835,60	5 810 966 534,10	+ 127 119 241,10
5.032 — Materiais em Trânsito	3 249 402 395,10	3 376 521 636,20	— 1 370 013 829,90
5.033 — Obras Novas em Laboração nas Oficinas	1 850 521 110,00	480 507 280,10	+ 237 633 453,50
5.034 — Títulos a Receber	49 341 612,70	286 975 066,20	— 34 715 373,50
5.035 — Depósitos Especiais e Cauções	342 648 462,10	307 933 088,60	+ 92 138 214,80
5.036 — Bens em Poder de Terceiros	327 661 067,70	419 799 282,50	+ 396 580 306,40
5.037 — Tráfego Mútuo — Débito	538 062 203,80	934 642 510,20	+ 75 379 848,30
5.038 — Receita a Receber (ou Dívida Ativa)	87 937 084,60	163 316 932,90	+ 25 095 796,50
5.039 — Receita a Liquidar ou Regularizar	2 448 570,10	8 602 073,10	+ 6 153 503,00
5.040 — Juros e Dividendos a Receber	—	2 683 283,20	+ 2 683 283,20
5.041 — Aluguéis a Receber	26 609,00	15 945,00	— 10 664,00
5.042 — União Federal	2 574 292 906,20	2 161 267 119,40	— 413 025 786,80
5.043 — Autarquias e Territórios Federais	2 140 233,80	4 694 185,60	+ 2 553 951,80
5.044 — Estados e Municípios	354 869 700,10	433 093 757,20	+ 78 224 057,10
5.045 — Emprêsas Filiadas ou Associadas — Débito	3 291 074 236,50	13 113 184 445,50	+ 9 822 110 209,00
5.049 — Contas Devedoras Diversas	6 981 112 910,10	7 427 093 505,60	+ 445 980 595,50
TOTAL	23 829 752 495,10	35 183 840 999,60	+ 11 354 088 504,50

PADRONIZAÇÃO FIXADA PELA PORTARIA N.º 8 DE 7-1-56 — M.V.O.P.

31-XII-58 E 31-XII-59

PASSIVO	VALOR EM 31-XII-58	VALOR EM 31-XII-59	+ VARIAÇÃO —
PASSIVO NÃO EXIGÍVEL			
5.100 — Capital	61 283 594 000,00	66 066 768 000,00	+ 4 783 471 000,00
5.102 — Doações	189 404 636,90	372 737 143,20	+ 183 332 506,30
5.109 — Fundos Diversos	2 048 859 107,90	3 539 266 991,10	+ 1 490 407 883,20
TOTAL	63 521 857 744,80	69 978 772 134,30	+ 6 456 911 389,50
RESPONSABILIDADES ESPECIAIS			
5.112 — Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	1 644 674 475,20	1 647 819 767,70	+ 3 115 292,50
5.113 — Responsabilidades Especiais Diversas	3 116 125 865,60	4 143 823 856,50	+ 1 027 697 990,90
TOTAL	4 760 800 340,80	5 791 643 624,20	+ 1 030 843 283,40
RESPONS. A LONGO PRAZO			
5.115 — Emprêsas Filiadas ou Associadas — Crédito	2 585 806 646,00	12 865 083 789,70	+ 10 279 277 143,70
5.119 — Responsabilidades a Longo Prazo — Diversos	2 015 392 515,50	2 194 173 492,00	+ 178 780 976,50
TOTAL	4 601 199 161,50	15 059 257 281,70	+ 10 458 058 120,20
RESPONS. COM GARANTIAS			
5.122 — Credores em Garantias Bancárias	153 157 610,40	—	— 153 157 610,40
5.129 — Credores com Garantias Especiais Diversas	9 401 590 352,60	43 617 097 585,60	+ 4 215 517 233,00
TOTAL	9 554 747 963,00	13 617 097 585,60	+ 4 062 349 622,60
RESPONSABILIDADES CORRENTES			
5.130 — Títulos a Pagar	656 422 036,30	817 168 066,90	+ 160 746 030,60
5.131 — Pessoal a Pagar	718 355 597,00	726 296 201,10	+ 7 940 604,10
5.132 — Vencimentos e Salários não Reclamados	13 864 738,10	16 822 898,50	+ 2 958 160,40
5.133 — Contas a Pagar	2 021 429 640,90	3 771 824 649,40	+ 1 750 395 008,50
5.134 — Juros a Pagar	61 797 793,10	12 591 340,70	— 49 203 452,10
5.135 — Juros Corridos não Vencidos	37 492 489,50	99 117 536,30	+ 61 925 046,80
5.136 — Aluguéis a Pagar	28 584,80	1 550 701,60	+ 1 522 116,80
5.139 — Tráfego Mútuo — Crédito	758 954 764,10	1 299 464 470,20	+ 540 509 706,10
5.140 — Credores por Depósito	276 674 681,00	422 241 180,50	+ 145 566 799,50
5.141 — Credores por Cauções em Dinheiro	82 576 039,50	111 293 940,40	+ 28 717 900,90
5.142 — Credores por Empréstimos	15 401 303,70	113 306 120,60	+ 97 904 816,90
5.143 — Créditos não Reclamados	193 839,20	2 073 598,00	+ 1 879 758,80
5.144 — Instituições de Previdência e Assistência Social	2 555 825 378,60	2 995 370 623,10	+ 439 545 244,50
5.149 — Credores Diversos	1 806 926 106,70	805 090 139,20	— 1 001 835 967,50
TOTAL	9 005 942 992,50	11 194 515 066,50	+ 2 188 572 074,00

BALANÇO PATRIMONIAL COMPARADO

ATIVO	VALOR EM 31-XII-58	VALOR EM 31-XII-59	+ VARIAÇÃO —	
VALORES PARA FINS ESPECIAIS				
5.050 — Depositários do Fundo de Melhoramento	213 569 879,40	191 345 329,50	—	22 224 549,90
5.051 — Depositários do Fundo de Renovação Patrimonial	321 166 627,10	180 726 293,00	—	140 440 334,10
5.052 — Depositários de Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	142 138 179,70	67 443 491,80	—	74 694 687,90
5.053 — Depositários de Reservas e Fundos Diversos	10 725 199,10	21 066 549,20	+	10 341 350,10
5.056 — Depositários de Cauções de Pessoal	11 916 416,50	16 517 565,40	+	4 601 148,90
5.059 — Valores para Fins Especiais Diversos	382 865 210,20	1 323 450 193,90	+	910 584 983,70
TOTAL	1 082 381 512,00	1 800 549 422,80	+	718 167 910,80
VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS				
5.060 — Despesas Antecipadas	2 530 550 939,30	2 906 826 274,40	+	376 275 335,10
5.064 — Contas Duvidosas ou Incobráveis	782 174,20	1 239 489,10	+	457 314,90
5.065 — Juros Durante a Construção	110 096 552,20	301 977 324,30	+	191 880 772,10
5.067 — Prejuízos Amortizáveis Diversos	15 925 511,60	15 925 511,60		—
5.068 — Valores Diferidos e Amortizáveis Diversos	5 884 753,50	5 439 944 840,20	+	5 434 060 086,70
TOTAL	2 663 239 930,80	8 665 913 439,60	+	6 002 673 508,80
CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO				
5.079 — Contas Diversas de Retificação do Passivo	24 266 400 013,40	29 357 366,20	—	24 237 042 647,20
TOTAL	24 266 400 013,40	29 357 366,20	—	24 237 042 647,20
ATIVO DE COMPENSAÇÃO				
5.080 — Títulos Recebidos em Caução	39 984 171,40	45 078 571,40	+	5 094 400,00
5.081 — Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional	49 737 860,00	212 498 460,00	+	162 760 600,00
5.082 — Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros	89 696 864,30	91 483 864,30	+	1 787 000,00
5.083 — Bens de Terceiros	29 134 523,70	29 474 523,70	+	340 000,00
5.084 — Obras Contratadas	45 514 535,50	29 595 000,00	+	15 919 535,50
5.085 — Locação de Imóveis	18 873 400,00	22 818 379,20	+	3 944 979,20
5.086 — Prestação de Serviços	3 487 200,00	3 589 390,50	+	102 190,50
5.087 — Financiamentos Contratados	5 840 353 168,00	5 804 079 327,00	—	36 273 841,00
5.088 — Material Contratado	816 534 119,70	1 219 914 338,40	+	403 380 218,70
5.089 — Valores Ativos de Compensação Diversos	4 915 511 636,50	5 312 481 975,20	+	396 970 338,70
TOTAL	11 848 827 479,10	12 771 013 829,70	+	922 186 350,60
CONTAS DE RISCOS				
5.099 — Riscos Diversos	2 085 677 663,70	1 962 298 277,00	—	123 379 386,70
TOTAL	2 085 677 663,70	1 962 298 277,00	—	123 379 386,70
TOTAL GERAL DO PASSIVO	133 637 378 076,00	136 508 136 013,00	+	2 870 757 937,00

VISTO
Rozaldo Gomes de Mello Leitão
Presidente

Ranulfo Moreira
Contador
Reg. C.R.C. M.G. N.º

PASSIVO	VALOR EM 31-XII-58	VALOR EM 31-XII-59	— VARIAÇÃO —
CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO ATIVO			
5.150 — Fundo de Depreciação — Bens Destinados aos Transportes	810 532 752,40	1 608 653 314,60	+ 798 120 592,20
5.159 — Contas Diversas de Retificação do Ativo	23 484 367 000,80	182 670 226,90	— 23 667 037 227,70
TOTAL	24 294 899 753,20	1 425 983 117,70	— 22 868 916 635,50
LUCROS DIFERIDOS			
5.160 — Provisões para Riscos	82 998 072,50	106 067 541,50	+ 23 069 469,00
5.169 — Contas Diversas a Liquidar	59 937 945,30	2 329 458 619,30	+ 2 269 520 674,00
TOTAL	142 936 017,80	2 435 526 160,80	+ 2 292 590 143,00
LUCROS E RESERVAS			
5.174 — Reservas Diversas — Reserva para Aumento de Capital	3 820 488 959,60	2 272 028 935,50	— 1 548 460 021,10
	3 820 488 959,60	2 272 028 935,50	— 1 548 460 021,10
TOTAL	39 984 171,40	45 078 571,40	+ 5 094 400,00
PASSIVO DE COMPENSAÇÃO			
5.180 — Credores por Cauções em Títulos ...	39 984 171,40	45 078 571,40	+ 5 094 400,00
5.181 — Garantia de Fidelidade Funcional ...	49 737 860,00	212 498 460,00	+ 162 760 600,00
5.182 — Garantias Diversas de Terceiros	89 696 864,30	91 483 864,30	+ 1 787 000,00
5.183 — Credores dos Bens de Terceiros	29 134 523,70	29 474 523,70	+ 340 000,00
5.184 — Contratos de Execução de Obras	45 514 535,50	29 595 000,00	— 15 919 535,50
5.185 — Contratos de Locação de Imóveis	18 873 400,00	22 818 379,20	+ 3 944 979,20
5.186 — Contratos de Prestação de Serviços ..	3 487 200,00	3 589 390,50	+ 102 190,50
5.187 — Contratos de Financiamentos	5 840 353 168,00	5 801 079 327,00	— 36 273 841,00
5.188 — Contratos de Fornecimentos de Material	816 534 119,70	1 219 914 338,40	+ 403 380 218,70
5.189 — Valores Passivos de Compensação Diversos	4 915 511 636,50	5 312 481 975,20	— 396 970 338,70
TOTAL	11 848 827 479,10	12 771 013 829,70	— 922 186 350,60
CONTAS DE RISCOS			
5.199 — Responsabilidades por Riscos Diversos	2 085 677 663,70	1 962 298 277,00	— 123 379 386,70
TOTAL GERAL DO PASSIVO	133 637 378 076,00	136 508 136 013,00	+ 2 870 757 937,00

de Oliveira
Geral
534 — DF 512

VISTO
Newton de Paiva Ferreira
Director Financeiro

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS

DÉBITO

	Despesa do Exercício Ferroviário	23 616 843 928,10
		23 616 843 928,10
	Resultado do Exercício Ferroviário	
	Prejuízo	13 087 811 776,30
3.101	Despesa Patrimonial	173 000 463,00
3.102	Impostos e Taxas	466 804,50
3.105	Despesas de Empreendimentos Diversos	772 423 730,20
3.108	Despesas de Trabalho e Financiamento Destinados a Terceiros	162 941 684,30
3.199	Despesas não Especificadas	44 985 458,20
	Saldo da Conta de Gestão	2 039 769 387,30
		16 281 399 303,80
4.104	Perdas na Venda de Bens Patrimoniais	198 212,00
4.105	Diferença de Câmbio — Débito	1 056 785,90
4.106	Ajustes de Almoxarifado e Depósito — Débito	16 516 839,30
4.108	Superveniências Passivas	303 085 285,80
4.109	Insubsistências Ativas	124 709 794,80
4.114	Lucros e Reservas Diversas	1 996 651 438,90
4.199	Perdas Diversas	1 611 195,70
		2 443 829 552,40

Ranulfo Moreira
Contador
Registro CRC.MG.

VISTO
Rozaldo Gomes de Mello Leitão
Presidente

CRÉDITO

3.000	*Receita do Exercício Ferroviário*	10 529 032 151,80
	Prejuízo do Exercício Ferroviário	13 087 811 776,30
		23 616 843 928,10
3.001	Receita Patrimonial	177 513 370,30
3.002	Receita de Empreendimentos Diversos	636 508 756,20
3.004	Subvenções e Auxílios	15 025 666 908,50
3.005	Receita de Trabalho e Fornecimentos Destinados a Terceiros	118 102 261,10
3.099	Receitas não Especificadas	323 578 007,70
		16 281 399 303,80
4.001	Saldo Credor da Conta de Gestão	2 039 769 387,30
4.003	Lucro na Venda de Bens Patrimoniais	6 180,00
4.004	Doações	917 591,90
4.005	Diferença de Câmbio — Crédito	1 594 887,70
4.006	Ajustes de Almoxarifado e Depósito — Crédito	159 111 269,60
4.007	Superveniências Ativas	177 015 630,50
4.008	Insubsistência Passiva	11 106 933,80
4.099	Lucros Diversos	21 307 380,60
		2 413 829 552,40

de Oliveira
Geral
534 — DF 512

VISTO
Newton de Paiva Ferreira
Diretor Financeiro

CONTA DE LUCROS E PERDAS

DÉBITO

N.º DAS CONTAS	DISCRIMINAÇÃO	VALOR EM 31-XII-58	VALOR EM 31-XII-59	+ VARIAÇÃO —
4.103	Amortização de Prejuizos de Exercícios Anteriores	3 981 377,90	—	— 3 981 377,90
4.104	Perdas na Venda de Bens Patrimoniais	—	198 212,00	+ 198 212,00
4.105	Diferença de Câmbio — Débito	22 712 877,00	1 056 785,90	— 21 656 091,10
4.106	Ajustes de Almoxarifados e Depósitos — Débito	7 897 205,20	16 516 839,30	+ 8 619 634,10
4.108	Superveniências Passivas	57 715 953,50	303 085 285,80	+ 245 369 332,30
4.109	Insubsistências Ativas	19 753 147,70	124 709 794,80	+ 104 956 647,10
4.114	Lucros — Reservas Diversas			
	1 — Reserva para Aumento de Capital	3 510 906 130,40	1 996 651 438,90	— 1 544 254 691,50
	2 — Diversas	14 512 212,70	—	— 1 224 507 290,40
4.199	Perdas Diversas	857 938,40	1 611 195,70	— 14 512 212,70
		3 668 336 842,80	2 443 829 552,40	+ 753 257,30

Ranulfo Moreira
Contador
Registro CRC.MG.

VISTO
Rozaldo Gomes de Mello Leitão
Presidente

CRÉDITO

N.º DAS CONTAS	DISCRIMINAÇÃO	VALOR EM 31-XII-58	VALOR EM 31-XII-59	+ VARIAÇÃO —	
4.001	Saldo Credor da Conta Gestão ...	3 247 574 974,70	2 039 769 387,30	—	1 207 805 587,40
4.003	Lucros na Venda de Bens Patrim.	—	6 180,00	+	6 180,00
4.004	Doações	6 819 370,60	917 591,90	—	5 901 778,70
4.005	Diferença de Câmbio — Crédito ...	5 479 601,60	1 591 887,70	—	3 884 713,90
4.006	Ajustes de Almoxarifados e Depósitos — Crédito	89 274 986,40	160 711 260,60	+	71 436 274,20
4.007	Superveniências Ativas	188 548 805,10	175 415 630,50	—	13 133 175,60
4.008	Insubsistências Passivas	127 898 399,20	41 106 933,80	—	86 791 465,10
4.099	Lucros Diversos	2 740 704,20	24 307 380,60	+	21 566 676,10
		3 668 336 842,80	2 443 829 552,40	—	1 224 507 290,40

de Oliveira
Geral
534 — DF 512

VISTO
Newton de Paiva Ferreira
Diretor Financeiro

RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO — EXERCÍCIO DE 1959

3.000 — RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

1 — Receita dos Transportes

2.000 — Passagens	2 179 262 430,10
2.001 — Bagagens	10 230 715,10
2.002 — Encomendas	220 896 011,70
2.003 — Animais em trens de passageiro	6 688 182,50
2.004 — Animais em trens de carga	304 520 807,00
2.005 — Mercadorias	5 609 778 410,20
2.006 — Mercadorias depositadas a entrega	38 357 932,30
2.007 — Manobras de carros e vagões	16 242 030,90
2.008 — Percursos e estadias de carros e vagões	29 903 268,50
2.009 — Taxas diversas dos transportes	351 184 649,70
2.010 — Taxa de renovação patrimonial	785 906 801,10
2.019 — Receitas dos transportes diversas	30 002 595,60
TOTAL	9 582 973 834,70

2 — Receita Complementar dos Transportes

2.020 — Ingressos	3 358 157,40
2.021 — Aluguéis ou receitas de carros-refeitório	2 230 511,40
2.022 — Armazenagens	39 276 748,70
2.023 — Comissões sôbre cobranças para terceiros	2 781 612,70
2.024 — Recebimento e entrega de despacho a domicílio	5 120 470,70
2.026 — Receitas dos transportes rodoviários	296 634 018,40
2.029 — Receitas dos transportes para oleodutos	240 858 860,60
2.039 — Receitas complementares diversas	27 856 084,70
TOTAL	618 116 464,60

3 — Receita Acessória dos Transportes

2.040 — Rádio, telégrafo e telefone	12 068 183,90
2.041 — Concessões e autorizações diversas	24 517 787,80
2.012 — Venda de materiais inservíveis	186 111 817,80
2.043 — Fornecimento de água	1 145 532,00
2.044 — Fornecimento de energia elétrica	3 199 441,00
2.045 — Aluguéis de próprios	21 710 432,90
2.099 — Receitas acessórias diversas	79 188 657,10
TOTAL	327 941 852,50

TOTAL DA RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	10 529 032 151,80
Prejuízo do Exercício Ferroviário	13 087 811 776,30
TOTAL GERAL	23 616 943 928,10

RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO — EXERCÍCIO DE 1959

3.100 — DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

2.1 — *Conservação da Via Permanente, Edifícios e Instalações*

Código	Discriminação	Cr$
2.100	Administração Geral	428 118 710,00
2.101	Conservação do leito da linha	891 596 861,80
2.102	Trens de serviço da via permanente	164 462 370,00
2.103	Conservação de túneis e galerias	11 719 090,10
2.104	Conservação de viadutos, pontes, pontilhões e bueiros	85 212 080,00
2.105	Conservação de linhas elevadas	66 033,60
2.106	Dormentes	626 965 719,60
2.107	Trilhos e acessórios	150 572 535,70
2.108	Aparelhos de mudança de via	34 209 186,80
2.109	Lastro	76 165 672,60
2.110	Assentamento de dormentes, trilhos e acessórios e renovação do lastro	698 584 291,30
2.111	Conservação de cêrcas	16 106 017,80
2.112	Conservação de passagens e acessórios	8 392 146,20
2.113	Conservação de edifícios e dependências	310 719 437,60
2.114	Conservação de caixas d'água	39 330 576,00
2.115	Conservação de depósitos de combustíveis e suas instalações	1 294 260,80
2.116	Conservação de armazéns gerais, cais e docas	274 272,50
2.118	Conservação dee linhas telegráficas e telefônicas	115 832 979,10
2.119	Conservação de instalações de sinais	91 062 651,60
2.120	Conservação de instalações radioelétricas	2 176 458,00
2.121	Conservação de instalações de fôrça hidráulica	9 153 695,70
2.122	Conservação de instalações de energia termoelétrica	417 015,90
2.123	Conservação de edifícios p/estações e subestações de energia elétrica	2 535 183,30
2.124	Conservação das instalações de transmissão e distribuição de energia elétrica	110 000 785,50
2.125	Conservação de máquinas p/estações e subestações de energia elétrica	22 819 623,70
2.126	Conservação de máquinas de via permanente	19 070 558,30
2.127	Ferramentas e utensílios para conservação da via permanente	79 144 482,00
2.128	Despesas indirétas de pessoal	1 053 324 068,90
2.131	Baixas	7 975,60
	TOTAL	118 434 572,60

2.2 — *Manutenção do Equipamento dos Transportes*

Código	Discriminação	Cr$
2.200	Administração geral	5 201 399 643,20
2.201	Manutenção de locomotivas a vapor	295 993 071,60
2.202	Manutenção de locomotivas elétricas	909 213 955,80
2.203	Manutenção de locomotivas Diesel-elétricas	98 035 462,10
2.204	Manutenção de automotrizes	317 551 876,90
2.205	Manutenção de vagões	7 913 998,30
2.206	Manutenção de carros	966 623 862,10
2.207	Manutenção de material flutuante	688 107 858,60
2.209	Manutenção de material rodante, flutuante e aéreo em serviço da	111 366,80
	estrada	83 672 171,10
2.210	Manutenção do material auxiliar do tráfego	7 150 421,10
2.211	Despesas indiretas de pessoal	791 353 930,00
2.213	Depreciações	785 906 801,10
2.214	Baixas	4 385 067,00
2.215	Manutenção de locomotivas Diesel-elétricas	22 782 305,10
2.299	Despesas não especificadas	297 662 132,10
	TOTAL	5 280 397 283,30

2.3 — *Custeio do Departamento Comercial* .

2.300 — Administração geral	40 031 444,80
2.301 — Publicidade e propaganda	3 978 608,60
2.302 — Despesas indiretas de pessoal	11 178 496,10
2.303 — Seguros	22 635,50
2.305 — Baixas	65 666,60
2.399 — Despesas não especificadas	1 612 866,30
TOTAL	56 889 717,90

2.4 — *Custeio do Tráfego, Movimento e Tração*

2.400 — Administração geral	616 567 800,50
2.401 — Pessoal das estações	1 738 159 313,50
2.402 — Manobras dos trens a vapor	201 138 456,30
2.403 — Manobras dos trens elétricos	12 581 889,80
2.404 — Manobras dos trens Diesel-elétricos	103 493 782,70
2.405 — Serviços, cais, carvão e minérios	5 130,00
2.406 — Fornecimento às estações	97 954 269,20
2.407 — Tração a vapor — pessoal	409 962 466,50
2.408 — Tração elétrica — pessoal	47 054 262,40
2.409 — Tração Diesel-elétrica — pessoal	183 824 460,30
2.410 — Automotrizes	19 452 493,10
2.411 — Combustíveis	2 330 663 526,10
2.412 — Tração elétrica	69 078 026,50
2.413 — Tração Diesel-elétrica	139 080 717,60
2.414 — Água para locomotivas e trens	56 282 710,80
2.415 — Lubrificantes para locomotivas	83 589 120,00
2.416 — Fornecimentos diversos às locomotivas	66 534 468,60
2.417 — Manutenção de depósitos e abrigos de locomotivas	376 913 269,40
2.418 — Condução de trens	528 557 646,60
2.419 — Materiais e outras despesas para manutenção dos trens	219 405 352,40
2.420 — Materiais e outras despesas para abastecimento de trens	27 558 032,20
2.421 — Sinalização	51 791 396,40
2.422 — Vigilância nas passagens de nível	58 327 631,70
2.423 — Serviço telegráfico e telefônico	180 062 651,20
2.424 — Recebimentos e entregas a domicílio	24 843 637,90
2.425 — Transportes auxiliares rodo-ferroviários (Serviço Rodoviário)	228 290 326,90
2.428 — Vasamento, evaporação, quebras e danificações de materiais	741 803,50
2.429 — Perdas e avarias — cargas	10 494 654,00
2.430 — Perdas e avarias — bagagens e encomendas	1 253 622,00
2.431 — Perdas e avarias — animais	532 698,20
2.432 — Baldeações	63 210 444,60
2.433 — Entrepostos, trapiches e armazéns reguladores	2 663 745,40
2.434 — Percurso, estadia e aluguéis de carros e vagões	19 792 026,00
2.436 — Fretamento de material aéreo	7 629 716,50
2.437 — Despesas indiretas de pessoal	1 288 016 385,70
2.438 — Seguros	20 693 072,60
2.440 — Baixas	816 314,60
2.499 — Despesas não especificadas	134 680 749,50
TOTAL	9 678 451 189,40

RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIARIO — EXERCICIO DE 1959

2.5 — *Custeio da Administração Central*

Código	Discriminação	Valor
2.500	Administração superior	1 012 699 881,20
2.501	Administração econômica e financeira	816 325 237,30
2.502	Serviço jurídico (ou Departamento Jurídico)	101 313 858,80
2.503	Acidentes do trabalho	13 723 567,60
2.504	Acidentes em pessoas estranhas às estradas	13 815 597,30
2.505	Danos em bens alheios	5 591 657,30
2.506	Impostos e taxas	2 702 935,80
2.507	Contribuições para Instituições de Previdência e Assistência Social	832 008 133,90
2.508	Quota de fiscalização	2 285 157,90
2.509	Contribuição para a Contadoria Geral dos Transportes	20 193,40
2.510	Ensino e seleção profissiònal	157 307 186,20
2.511	Trens de serviço da administração central	730 637,10
2.512	Despesas indiretas de pessoal	285 956 213,00
2.513	Seguros	6 309 867,60
2.515	Baixas	3 520,00
2.516	Administração do pessoal	23 866 059,60
2.517	Patrimônio	705 318,20
2.518	Despesas de cobrança para terceiros	359 541,10
2.520	Departamento do pessoal	13 711 320,60
2.530	Departamento do material	26 932 615,20
2.540	Departamento de eletricidade e obras novas	1 597 077,90
2.599	Despesas não especificadas	15 707 181,00
	TOTAL	3 396 706 091,30
	TOTAL GERAL DA DESPESA DO EXERCICIO FERROVIARIO	25 616 813 928,10

Ranulfo Moreira de Oliveira
Contador CRCMG N.º 534 — IS — CRC — DF — 512

VISTO
Rosalvo Gomes de Mello Leitão
Presidente

VISTO
Newton de Paiva Ferreira
Diretor Financeiro

BALANCETE DE RECEITA E DESPESA DA

N.º DAS CONTAS	DISCRIMINAÇÃO	VALOR EM 31-XII-58	VALOR EM 31-XII-59	+ VARIAÇÃO —
3.000	Receita do Exercício Ferroviário ..	8 943 931 978,50	10 529 032 151,80	+ 1 585 100 173,30
	Prejuízo neste exercício	9 335 701 755,20	13 087 811 776,30	+ 3 752 110 021,10
		18 279 633 733,70	23 616 843 928,10	+ 5 337 210 194,40
3.001	Receita patrimonial	191 730 829,30	177 543 370,30	— 14 187 459,00
3.002	Receita de empreendimentos diversos	457 361 264,90	636 508 756,20	+ 179 147 491,30
3.004	Subvenções e auxílios	12 387 244 798,50	15 025 666 908,50	+ 2 638 422 110,00
3.005	Receita de trabalho e fornecimentos destinados a terceiros	178 333 867,20	118 102 261,10	— 60 231 606,10
3.099	Receitas não especificadas	281 134 878,60	323 578 007,70	+ 42 443 129,10
		13 495 805 638,50	16 281 399 303,80	+ 2 785 593 665,30

Ranulfo Moreira
Contador
Registro CRC.MG.

VISTO
Rozaldo Gomes de Mello Leitão
Presidente

GESTÃO COMPARADA — EXERCÍCIO DE 1959

N.º DAS CONTAS	DISCRIMINAÇÃO	VALOR EM 31-XII-58	VALOR EM 31-XII-59	+ VARIAÇÃO —
3.100	Despesa do Exercício Ferroviário ..	18 279 633 733,70	23 616 813 928,10	+ 5 337 210 194,40
		18 279 633 733,70	23 616 813 928,10	+ 5 337 210 194,40
	Prejuízo do Exercício Ferroviário ..	9 335 701 755,20	13 087 811 776,30	+ 3 752 110 021,10
3.101	Despesa patrimonial	190 606 773,00	173 000 463,00	— 17 606 310,00
3.102	Quotas de arrendamento	302 750,00	—	— 302 750,00
3.103	Impostos e taxas	311 624,70	466 804,50	— 155 179,80
3.104	Rendas incobráveis	349 139,80	-	— 349 139,80
3.105	Despesas de empreendimentos diversos	549 067 783,90	772 423 730,20	+ 223 355 946,30
3.108	Despesas de trabalho e fornecimentos destinados a terceiros	143 759 029,70	162 911 684,30	+ 19 182 654,60
3.199	Despesas não especificadas	28 131 807,50	44 985 458,20	+ 16 853 650,70
	Saldo da conta de gestão	3 247 574 974,70	2 039 769 387,30	— 1 207 805 587,40
		13 495 805 638,50	16 281 399 303,80	+ 2 785 593 665,30

de Oliveira
Geral
534 — DF 512

VISTO
Newton de Paiva Ferreira
Diretor Financeiro

QUADROS ESTATÍSTICOS

DISCRIMINAÇÃO
1. Extensão das linhas
Extensão eletrificada
2. Número de locomotivas
A vapor
Diesel
Elétricas
3. Percurso das locomotivas
Rebocando trens
Em manobras ou escoteiras
4. Número de carros
5. Número de vagões
6. Número de trens
Passageiros
Misto
Carga
7. Percurso dos trens (5)
Passageiros (5)
Misto
Carga
8. Passageiros transportados
Interior
Subúrbio
9. Passageiros km
Interior
Subúrbio
10. Toneladas liquidas remuneradas
Bagagens e encomendas
Animais
Mercadorias
11. Toneladas km liquidas remuneradas
Bagagens e encomendas
Animais
Mercadorias
12. Toneladas km brutas realizadas

RESUMO DOS PRINCIPAIS RESULTADOS ESTATÍSTICOS — 1956/59

UNIDADE	1956	1957	1958	1959 (1)	NÚMEROS ÍNDICES (1956 = 100) 1957	1958	1959
	TOTAL DA R.F.F.S.A.						
km	24 666	24 811	24 870	(2) 25 229	101	101	102
"	893	893	901	963	100	101	108
Unidade	2 532	2 499	2 611	2 602	99	103	102
"	2 142	2 079	2 025	1 966	97	95	92
"	310	340	495	535	110	160	173
"	80	80	91	101	100	114	126
Mil km	93 607,0	90 829,6	90 550,1	96 772,4	97	96	103
"	73 553,1	71 538,0	73 332,3	80 109,5	97	99	109
"	20 053,9	19 291,6	17 217,8	16 662,9	96	86	83
Unidade	3 118	3 112	(3) 2 998	(4) 3 126	99	96	100
Unidade	34 138	33 746	32 876	33 632	99	96	99
Unidade	997 549	1 008 162	1 032 974	1 143 972	101	101	115
"	478 362	495 363	525 116	593 022	101	110	124
"	94 052	91 254	89 945	93 035	97	96	99
"	425 135	421 545	417 913	457 915	99	98	108
Mil km	72 828	71 541	73 782	81 590	98	101	112
"	29 784	30 247	32 267	35 757	102	108	120
"	8 724	8 388	8 179	8 544	96	94	98
"	34 320	32 906	33 336	37 289	96	97	109
Mil	302 414	326 963	331 266	342 351	108	110	113
"	56 705	54 584	57 737	56 304	96	102	99
"	245 709	272 379	273 529	286 047	110	111	116
Mil	9 042 254	9 345 100	10 130 084	11 135 526	103	112	123
"	4 407 853	4 308 290	4 571 964	4 671 474	98	104	106
"	4 634 401	5 036 810	5 558 120	6 461 052	109	120	139
Mil	25 575,3	26 119,4	26 279,0	27 074,3	102	103	106
"	967,2	1 008,5	959,3	971,4	101	99	100
"	826,2	869,3	941,3	1 013,6	105	111	126
"	23 781,9	24 241,6	24 378,4	25 059,3	102	103	105
Mil	5 025 109,7	5 407 727,5	5 661 112,1	6 741 111,0	108	113	131
"	175 239,8	180 485,0	174 058,3	178 718,1	103	99	102
"	234 753,9	255 692,0	294 284,7	350 144,6	109	125	149
"	4 615 116,0	4 971 550,5	5 192 769,1	6 214 918,3	108	113	135
Milhão	20 393,8	20 764,9	21 819,0	25 994,0	102	107	127

(1) Resultados provisórios. (2) Inclusive 115 km da E. F. Paulo Afonso. (3) Inclusive 20 carros motores elétricos. (4) Inclusive 30 carros motores elétricos. (5) Inclusive trens unidade.

PRINCIPAIS RESULTADOS ESTATÍSTICOS,

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS					
		EFCB	EFL	EFSJ	RVPSC	RFN	RMV
1. Extensão das linhas	km	3 571	3 233	139	2 723	(2) 3 005	3 989
Extensão eletrificada	"	235	—	87	52	—	395
2. Número de locomotivas	Unidade	644	348	93	266	217	316
A vapor	"	417	303	20	205	176	262
Diesel	"	195	45	57	51	41	24
Elétricas	"	32	—	16	10	—	30
3. Percurso das locomotivas	Mil km	28 952,4	10 737,8	6 513,3	13 850,3	7 442,5	10 922,8
Rebocando trens	"	26 930,5	8 343,1	4 498,1	11 434,7	5 725,4	8 274,8
Em manobras ou escoteiras	"	2 021,9	2 394,7	2 015,2	2 415,6	1 717,1	2 648,0
4. Número de carros	Unidade	785	440	(3) 258	245	286	324
5. Número de vagões	Unidade	8 912	3 280	4 749	4 618	2 418	2 859
6. Número de trens	Unidade	499 333	133 730	168 343	77 242	75 366	78 620
Passageiros	"	316 898	73 366	125 705	13 504	20 427	9 960
Misto	"	—	24 040	—	16 062	13 913	22 310
Carga	"	182 435	36 324	42 638	47 676	41 026	46 350
7. Percurso de trens	Mil km	(4) 34 003	7 834	(4) 5 756	7 594	4 681	8 169
Passageiros	"	(4) 18 380	4 246	(4) 4 377	2 048	1 296	807
Misto	"	—	1 472	—	1 810	1 349	2 588
Carga	"	15 623	2 116	1 379	3 736	2 036	4 774
8. Passageiros transportados	Mil	205 338	39 067	58 338	4 429	15 379	4 902
Interior	"	15 696	5 735	10 083	4 285	7 174	4 340
Subúrbio	"	189 612	33 332	48 255	144	8 205	562
9. Passageiros km	Mil	5 915 716	767 310	1 895 388	437 036	470 291	324 708
Interior	"	1 553 948	372 769	423 040	434 355	380 283	309 867
Subúrbio	"	4 361 768	394 541	1 472 348	2 681	90 008	14 841
10. Toneladas liquidas remuneradas	Mil	8 171,3	1 393,3	6 767,5	2 466,7	2 314,4	1 087,2
Bagagens e encomendas	"	482,2	118,4	76,1	69,2	47,2	51,1
Animais	"	200,3	66,3	279,6	52,8	63,7	104,0
Mercadorias	"	7 488,8	1 208,6	6 411,8	2 344,7	2 203,5	932,[illegible]
11. Toneladas km liquidas remun.	Mil	3 198 877,6	370 440,2	431 005,0	986 296,4	266 352,5	441 540,3
Bagagens e encomendas	"	89 913,6	22 004,8	4 631,8	16 427,2	6 451,2	6 299,9
Animais	"	98 766,8	20 608,0	14 796,8	32 324,7	14 158,1	52 983,0
Mercadorias	"	3 010 197,2	327 827,4	411 576,4	937 544,5	245 743,2	382 257,4
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	14 133,3	1 491,5	1 878,9	2 234,7	875,2	1 336,[illegible]

(1) *Resultados provisórios.* (2) *Inclusive* 115 *km da E. F. Paulo Afonso.* (3) *Inclusive* 30 *carros motores-elétricos.* (4) *Inclusive trens-unidade*

SEGUNDO AS ESTRADAS — 1959

SEGUNDO AS ESTRADAS

EFNOB	VFFLB	RVC	EFG	EFDTC	EFMM	EFB	EFSLT	EFCP	EFBM	TOTAL
1 764	2 545	1 587	478	264	368	288	503	191	578	(2) 25 229
—	194	—	—	—	—	—	—	—	—	963
179	213	91	56	35	16	28	41	8	51	2 602
144	159	64	44	35	16	26	37	8	50	1 966
35	41	27	12	—	—	2	4	—	1	535
—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	101
8 502,5	3 270,6	1 746,8	2 024,2	1 153,5	156,7	422,2	302,5	80,0	694.3	96 772,4
6 764,4	3 230,1	1 673,8	1 171,9	823,8	108,1	389,6	293,4	74,2	373,6	80 109,5
1 738,1	40,5	73,0	852,3	329,7	48,6	32,6	9,1	5,8	320,7	16 662,9
188	246	131	45	35	14	41	22	11	55	(3) 3 126
2 739	1 210	558	573	737	196	137	194	100	322	33 632
38 723	26 272	11 910	10 744	11 761	1 146	3 965	776	1 768	4 273	4 113 972
9 926	10 233	1 012	3 991	1 866	349	2 094	628	1 131	1 932	593 022
2 248	4 947	5 513	—	1 763	617	951	—	286	385	93 035
26 549	11 092	5 385	6 753	8 132	180	920	148	351	1 956	457 915
6 457	2 440	1 534	1 162	785	156	358	215	74	372	(4) 81 590
1 779	943	459	709	235	—	151	158	14	155	(4) 35 757
334	290	317	—	56	117	95	—	42	74	8 544
4 344	1 207	758	453	494	39	112	57	18	143	37 289
2 989	7 357	1 811	574	899	34	497	218	171	348	342 351
2 989	2 216	1 214	574	899	34	328	218	171	348	56 304
—	5 141	597	—	—	—	169	—	—	—	286 017
293 203	421 155	377 967	78 924	43 175	4 886	19 355	50 342	6 810	29 230	11 135 526
293 203	326 255	349 785	78 924	43 175	4 886	14 572	50 342	6 840	29 230	4 671 174
—	94 900	28 182	—	—	—	4 783	—	—	—	6 464 052
1 024,2	493,0	238,0	344,5	2 587,4	24,7	19,5	3,2	40,9	49,0	27 074,3
50,8	43,0	13,7	3,9	2,1	0,3	2,1	52,7	0,8	7,3	971,4
215,7	18,0	16,7	19,2	0,6	1,3	0,1	1,5	2,1	1,7	1 013,6
757,7	432,0	207,6	321,4	2 584,7	23,1	17,3	48,0	38,0	40,0	6 714 111,0
564 110,3	133 199,0	61 522,4	115 177,3	140 678,4	7 963,8	1 954,2	12 279,8	2 909,5	9 804,3	178 718,1
17 824,8	9 495,0	2 209,0	972,2	130,4	58,5	157,2	811,8	54,3	1 276,1	25 059,3
100 394,1	4 262,0	5 664,3	5 069,6	55,6	457,9	3,6	482,0	188,3	283,8	6 211 918,3
445 891,4	119 442,0	53 649,1	109 135,5	140 492,4	7 447,4	1 793,4	11 040,0	2 666,9	8 241,1	350 111,6
2 310,7	842,2	214,9	283,3	231,6	29,1	22,0	44,9	11,3	53,5	25 991,0

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL — 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	(1) 1959	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	3 729	3 729	3 571	3 571	100	96	96
Extensão eletrificada	"	235	235	235	235	100	100	100
2. Número de locomotivas	Unidade	623	664	617	644	107	99	103
A vapor	"	427	468	417	417	110	98	98
Diesel	"	175	175	175	195	100	100	111
Elétricas	"	21	21	25	32	100	119	152
3. Percurso das locomotivas	Mil km	23 598,4	22 877,2	23 426,4	28 952,4	97	99	123
Rebocando trens	"	21 950,5	21 279,6	21 790,5	26 930,5	97	99	122
Em manobras ou escoteiras	"	1 647,9	1 597,6	1 635,9	2 021,9	96	99	122
4. Número de carros	Unidade	814	815	728	785	100	89	96
5. Número de vagões	Unidade	9 528	9 501	8 912	8 912	99	94	94
6. Número de trens	Unidade	407 000	411 205	414 066	499 333	101	102	123
Passageiros	"	258 297	253 212	255 284	316 898	98	99	123
Misto	"	—	—	—	—	—	—	—
Carga	"	148 703	157 993	158 782	182 435	106	107	123
7. Percurso dos trens (2)	Mil km	27 715	26 868	27 513	34 003	97	99	123
Passageiros	"	11 981	14 441	14 874	18 380	96	99	122
Misto	"	—	—	—	—	—	—	—
Carga	"	12 731	12 427	12 639	15 623	98	99	123
8. Passageiros transportados	Mil	171 747	200 166	202 060	205 338	116	118	120
Interior	"	14 053	15 204	15 269	15 696	108	109	112
Subúrbio	"	157 694	184 962	186 791	189 642	117	118	120
9. Passageiros km	Mil	4 858 000	5 203 416	5 241 054	5 915 716	107	108	122
Interior	"	1 342 000	1 479 401	1 480 382	1 553 948	110	111	116
Subúrbio	"	3 516 000	3 724 015	3 760 672	4 361 768	106	107	124
10. Toneladas liquidas remuneradas	Mil	6 806,9	8 049,5	8 087,8	8 171,3	118	119	120
Bagagens e encomendas	"	434,5	476,0	477,3	482,2	110	110	111
Animais	"	176,2	177,2	201,0	200,3	101	114	113
Mercadorias	"	6 196,2	7 396,3	7 409,5	7 488,8	119	120	121
11. Toneladas km líquidas remun.	Mil	2 067 288,2	2 510 922,8	2 531 112,0	3 198 877,6	121	122	154
Bagagens e encomendas	"	81 000,0	88 061,9	89 000,0	89 913,6	109	110	111
Animais	"	99 288,2	93 037,9	99 112,0	98 766,8	94	100	99
Mercadorias	"	1 887 000,0	2 329 823,0	3 343 000,0	3 010 197,2	123	124	159
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	10 869,0	11 150,0	11 183,0	14 133,3	103	103	130

(1) *Resultados provisórios.* (2) *Inclusive trens-unidades.*

ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA — 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				Nºs ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	3 057	3 057	3 233	3 233	100	108	108
Extensão eletrificada	"	—	—	—	—		—	
2. Número de locomotivas	Unidade	330	337	361	318	102	109	105
A vapor	"	316	323	316	303	102	99	96
Diesel	"	14	14	15	15	100	321	321
Elétricas	"	—	—	—	—	—		
3. Percurso das locomotivas	Mil km	10 080,0	10 187,5	10 618,6	10 737,8	101	105	107
Rebocando trens	"	7 719,9	7 788,9	8 250,5	8 343,1	101	107	108
Em manobras ou escoteiras	"	2 360,1	2 398,6	2 368,1	2 391,7	102	101	101
4. Número de carros	Unidade	438	438	404	440	100	92	101
5. Número de vagões	Unidade	3 257	3 257	3 111	3 280	100	96	101
6. Número de trens	Unidade	126 456	125 656	132 245	133 730	99	105	106
Passageiros	"	68 571	68 585	72 551	73 366	100	106	107
Misto	"	23 024	22 803	23 773	24 040	99	103	104
Carga	"	34 861	34 268	35 921	36 321	98	103	104
7. Percurso dos trens	Mil km	7 409	7 363	7 747	7 834	99	105	106
Passageiros	"	3 969	3 970	4 199	4 246	100	106	107
Misto	"	1 410	1 397	1 456	1 172	99	103	104
Carga	"	2 030	1 996	2 092	2 116	98	103	104
8. Passageiros transportados	Mil	30 990	34 862	38 437	39 067	112	124	126
Interior	"	5 392	4 804	8 031	5 735	89	149	106
Subúrbio	"	28 598	30 058	30 406	33 332	105	106	116
9. Passageiros km	"	738 939	710 695	747 333	767 310	96	101	104
Interior	"	414 643	365 802	443 188	372 769	88	106	90
Subúrbio	"	324 296	344 893	304 145	394 541	106	94	122
10. Toneladas líquidas remuneradas	Mil	1 773,0	1 897,1	2 010,3	1 393,3	107	113	79
Bagagens e encomendas	"	182,2	157,9	131,6	118,4	87	72	65
Animais	"	45,8	27,5	39,7	66,3	60	87	145
Mercadorias	"	1 545,0	1 711,7	1 839,0	1 208,6	111	119	78
11. Toneladas km líquidas remun.	Mil	367 899,4	341 222,9	363 093,0	370 440,2	93	99	101
Bagagens e encomendas	"	38 639,1	37 328,6	27 637,0	22 004,8	97	72	57
Animais	"	6 721,9	4 036,9	11 125,0	20 608,0	60	165	307
Mercadorias	"	322 538,4	299 857,4	324 331,0	327 827,4	93	101	102
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	1 357,2	1 333,7	1 373,0	1 491,5	98	101	110

(1) *Resultados provisórios.*

ESTRADA DE FERRO SANTOS A JUNDIAÍ — 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	139	139	139	139	100	100	100
Extensão eletrificada	"	87	87	87	87	100	100	100
2. Número de locomotivas	Unidade	118	93	93	93	79	79	79
A vapor	"	75	20	20	20	27	27	27
Diesel	"	27	57	57	57	211	211	211
Elétricas	"	16	16	16	16	100	100	100
3. Percurso das locomotivas	Mil km	7 379,0	6 543,2	5 802,2	6 513,3	89	79	88
Rebocando trens	"	4 404,3	4 032,3	3 693,8	4 498,1	92	84	102
Em manobras ou escoteiras	"	2 974,7	2 510,9	2 108,4	2 015,2	84	71	68
4. Número de carros	Unidade	285	291	(2) 248	(3) 258	102	87	91
5. Número de vagões	Unidade	5 096	4 810	4 706	4 749	94	92	93
6. Número de trens	Unidade	107 585	120 000	156 833	168 343	112	146	156
Passageiros	"	69 987	89 606	118 091	125 705	141	169	180
Misto	"	—	—	—	—	—	—	—
Carga	"	37 598	30 394	38 742	42 638	81	103	113
7. Percurso dos trens (4)	Mil km	3 728	4 200	5 513	5 756	113	148	154
Passageiros	"	2 450	3 136	4 187	4 377	128	171	179
Misto	"	—	—	—	—	—	—	—
Carga	"	1 278	1 064	1 326	1 379	83	104	108
8. Passageiros transportados	Mil	58 780	53 299	52 142	58 338	91	89	99
Interior	"	11 329	11 029	10 959	10 083	97	97	89
Subúrbio	"	47 451	42 270	41 183	48 255	89	87	102
9. Passageiros km	Mil	1 024 999	1 152 626	1 716 406	1 895 388	112	167	185
Interior	"	459 344	423 290	464 015	423 040	92	101	92
Subúrbio	"	565 655	729 336	1 252 391	1 472 348	129	221	260
10. Toneladas líquidas remuneradas	Mil	7 040,8	6 613,7	6 461,6	6 767,5	94	92	96
Bagagens e encomendas	"	107,7	101,2	89,9	76,1	94	83	71
Animais	"	296,8	289,0	282,5	279,6	97	95	94
Mercadorias	"	6 636,3	6 223,5	6 089,2	6 411,8	94	92	97
11. Toneladas km líquidas remun.	Mil	421 656,4	410 721,2	420 375,0	431 005,0	97	99	102
Bagagens e encomendas	"	6 672,3	6 115,8	5 458,0	4 631,8	92	82	69
Animais	"	16 505,0	15 840,7	14 972,0	14 796,8	96	91	90
Mercadorias	"	398 479,1	388 764,7	399 945,0	411 576,4	98	101	103
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	1 832,0	1 749,0	1 801,3	1 878,9	95	98	103

(1) *Resultados provisórios.* (2) *Inclusive* 20 *carros motores elétricos.* (3) *Inclusive* 30 *carros motores elétricos.* (4) *Inclusive trens-unidades.*

REDE DE VIAÇÃO PARANÁ – STA. CATARINA – 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	2 666	2 666	2 723	2 723	100	102	102
Extensão eletrificada	”	44	44	52	52	100	118	118
2. Número de locomotivas	Unidade	256	247	269	266	96	105	101
A vapor	”	220	211	205	205	96	93	93
Diesel	”	29	29	51	51	100	186	176
Elétricas	”	7	7	10	10	100	112	142
3. Percurso das locomotivas	Mil km	13 928.4	12 941,7	13 851.2	13 850.3	93	99	99
Rebocando trens	”	11 320,4	10 518,4	11 257.7	11 434.7	93	99	101
Em manobras ou escoteiras	”	2 608.0	2 423,3	2 593.5	2 115.6	92	99	93
4. Número de carros	Unidade	232	232	243	215	100	101	105
5. Número de vagões	Unidade	4 602	4 493	4 490	4 618	98	97	101
6. Número de trens	Unidade	86 520	85 258	82 354	77 242	99	95	89
Passageiros	”	11 837	11 738	12 163	13 501	99	103	111
Misto	”	16 869	16 472	17 087	16 062	98	101	95
Carga	”	57 814	57 048	53 104	47 676	99	92	82
7. Percurso dos trens	Mil km	8 219	7 597	8 193	7 591	92	99	92
Passageiros	”	1 952	1 951	2 016	2 048	100	103	105
Misto	”	1 840	1 833	1 901	1 810	99	103	98
Carga	”	4 427	3 813	4 276	3 736	86	96	84
8. Passageiros transportados	Mil	4 143	3 890	3 886	1 129	94	91	106
Interior	”	4 008	3 764	3 748	4 285	91	91	107
Subúrbio	”	135	126	138	114	93	102	107
9. Passageiros km	Mil	411 127	372 235	373 925	437 036	91	91	106
Interior	”	408 537	369 883	371 433	431 355	91	91	106
Subúrbio	”	2 590	2 352	2 492	2 681	91	96	101
10. Toneladas líquidas remuneradas	Mil	2 151,2	1 945.6	2 035.3	2 166.7	90	95	111
Bagagens e encomendas	”	34,8	33.4	32.4	69.2	96	93	198
Animais	”	43.2	51.3	49.2	52.8	118	114	122
Mercadorias	”	2 073.2	1 860.,9	1 953,7	2 341.7	90	91	113
11. Toneladas km líquidas remun.	Mil	774 730.4	768 485.8	808 696.1	986 296.1	99	101	127
Bagagens e encomendas	”	9 183.1	8 048.4	7 543.3	16 427.2	88	82	178
Animais	”	24 696.7	29 105.,6	28 902.6	32 324.7	118	117	131
Mercadorias	”	740 850..6	731 331.8	772 250.2	937 511.5	98	101	126
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	1 860,2	1 895.2	1 935.3	2 231.7	102	101	120

(1) *Resultados provisórios.*

RÊDE FERROVIÁRIA DO NORDESTE — 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	2 486	2 655	2 655	(2) 3 005	107	107	121
Extensão eletrificada	"	—	—	—	—	—	—	—
2. Número de locomotivas	Unidade	206	191	204	217	93	99	105
A vapor	"	190	175	175	176	92	92	93
Diesel	"	16	16	29	41	100	181	256
Elétricas	"	—	—	—	—	—	—	—
3. Percurso das locomotivas	Mil km	7 547,3	7 345,5	7 263,9	7 442,5	97	96	99
Rebocando trens	"	5 805,2	5 650,1	5 587,3	5 725,4	97	96	99
Em manobras ou escoteiras	"	1 742,1	1 695,4	1 676,6	1 717,1	97	96	99
4. Número de carros	Unidade	264	264	286	286	100	108	108
5. Número de vagões	Unidade	2 493	2 493	2 418	2 418	100	96	97
6. Número de trens	Unidade	76 563	74 589	73 000	75 366	97	95	98
Passageiros	"	22 992	23 265	19 710	20 427	101	86	89
Misto	"	12 449	12 563	13 140	13 913	101	106	112
Carga	"	41 122	38 761	40 150	41 026	94	98	100
7. Percurso dos trens	Mil km	4 873	4 730	4 706	4 681	97	97	96
Passageiros	"	1 172	1 178	1 172	1 296	101	100	111
Misto	"	1 365	1 393	1 386	1 349	102	102	99
Carga	"	2 336	2 159	2 148	2 036	92	92	87
8. Passageiros transportados	Mil	15 914	15 892	15 606	15 379	100	98	97
Interior	"	8 017	7 332	7 280	7 174	91	91	89
Subúrbio	"	7 897	8 560	8 326	8 205	108	105	104
9. Passageiros km	Mil	485 907	468 739	485 396	470 291	96	100	97
Interior	"	402 554	369 356	392 498	380 283	92	98	94
Subúrbio	"	83 353	99 383	92 898	90 008	119	111	108
10. Toneladas líquidas remuneradas	Mil	2 885,1	2 766,9	2 299,7	2 314,4	96	80	80
Bagagens e encomendas	"	42,2	44,8	45,7	47,2	106	108	112
Animais	"	51,4	55,1	56,1	63,7	107	109	124
Mercadorias	"	2 791,5	2 667,0	2 197,9	2 203,5	96	79	80
11. Toneladas km líquidas remun.	Mil	283 428,9	270 068,7	265 190,0	266 352,5	95	94	94
Bagagens e encomendas	"	5 038,8	5 586,3	6 133,4	6 451,2	111	122	128
Animais	"	9 775,9	10 491,1	11 199,0	14 158,1	107	115	145
Mercadorias	"	268 614,2	253 991,3	247 857,6	245 743,2	95	92	91
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	929,6	885,8	794,3	875,2	95	85	94

(1) *Resultados provisórios.* (2) *Inclusive 115 km da E. F. Paulo Afonso.*

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO — 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	3 989	3 989	3 989	3 989	100	100	100
Extensão eletrificada	"	333	333	333	395	100	100	118
2. Número de locomotivas	Unidade	295	295	319	316	100	108	107
A vapor	"	269	269	262	262	100	97	97
Diesel	"	—	—	27	24	—	—	—
Elétricas	Mil km	26	26	30	30	100	115	115
3. Percurso das locomotivas	"	12 077,4	11 435,1	10 406,3	10 922,8	95	86	91
Rebocando trens	"	8 764,7	8 321,1	7 832,3	8 274,8	95	89	94
Em monobras ou escoteiras	"	3 312,7	3 114,0	2 574,0	2 618,0	94	78	80
4. Número de carros	Unidade	333	333	333	324	100	100	97
5. Números de vagões	Unidade	2 626	2 626	2 870	2 859	100	109	109
6. Números de trens	Unidade	81 298	79 004	71 263	78 620	97	88	97
Passageiros	"	16 993	16 512	14 896	9 960	97	87	59
Misto	"	21 999	21 380	19 284	22 310	97	88	101
Carga	"	42 306	41 112	37 083	46 350	97	88	109
7. Percurso dos trens	Mil km	8 104	7 695	7 101	8 169	95	88	101
Passageiros	"	1 361	1 292	1 177	807	94	86	59
Misto	"	2 567	2 437	2 179	2 588	95	85	101
Carga	"	4 176	3 966	3 745	4 774	95	90	114
8. Passageiros transportados	Mil	4 938	4 069	4 652	4 902	82	94	99
Interior	"	4 352	3 566	4 119	4 340	81	95	99
Subúrbio	"	586	503	533	562	86	91	96
9. Passageiros km	Mil	290 719	236 067	299 733	324 708	81	103	112
Interior	"	281 580	226 786	286 035	309 867	80	101	110
Subúrbio	"	9 139	9 281	13 698	14 811	102	150	162
10. Toneladas líquidas remuneradas	Mil	929,4	895,8	1 029,5	1 087,2	96	111	117
Bagagens e encomendas	"	48,9	57,3	47,8	51,1	117	98	101
Animais	"	56,6	76,4	95,1	101,0	135	168	183
Mercadorias	"	823,9	762,1	886,6	932,1	92	107	113
11. Toneladas km líquidas remun.	Mil	311 105,1	287 012,1	407 578,2	441 540,3	92	131	142
Bagagens e encomendas	"	6 221,4	8 840,7	5 837,7	6 299,9	110	94	101
Animais	"	23 434,1	36 578,2	48 887,4	52 983,0	156	208	226
Mercadorias	"	281 449,6	243 593,2	352 853,1	382 257,4	86	125	136
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	1 157,0	1 116,0	1 213,2	1 336,9	96	104	116

(1) *Resultados provisórios.*

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL — 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	1 764	1 764	1 764	1 764	100	100	100
Extensão eletrificada	"	—	—	—	—	—	—	—
2. Número de locomotivas	Unidade	174	172	221	179	99	127	103
A vapor	"	174	172	183	144	99	105	83
Diesel	"	—	—	38	35	—	—	—
Elétricas	"	—	—	—	—	—	—	—
3. Percurso das locomotivas	Mil km	8 225,8	8 943,5	8 560,2	8 502,5	109	104	103
Rebocando trens	"	5 273,2	5 774,1	6 411,0	6 764,4	110	122	128
Em manobras ou escoteiras	"	2 952,6	3 169,4	2 149,2	1 738,1	107	73	59
4. Número de carros	Unidade	169	180	182	188	107	108	111
5. Número de vagões	Unidade	2 594	2 598	2 576	2 739	100	99	106
6. Número de trens	Unidade	35 126	39 584	33 527	38 723	113	95	110
Passageiros	"	9 012	10 155	10 329	9 926	113	115	110
Misto	"	2 850	3 211	2 182	2 248	112	77	79
Carga	"	23 264	26 218	21 016	26 549	113	90	114
7. Percurso dos trens	Mil km	5 271	5 774	5 565	6 457	110	106	122
Passageiros	"	1 306	1 622	1 679	1 779	124	129	136
Misto	"	468	343	274	334	73	59	71
Carga	"	3 497	3 809	3 612	4 344	109	103	124
8. Passageiros transportados	Mil	2 679	2 637	2 589	2 989	98	97	112
Interior	"	2 679	2 637	2 589	2 989	98	97	112
Subúrbio	"	—	—	—	—	—	—	—
9. Passageiros km	Mil	236 505	250 053	318 311	293 203	106	135	124
Interior	"	236 505	250 053	318 311	293 203	106	135	124
Subúrbio	"	—	—	—	—	—	—	—
10. Toneladas líquidas remuneradas	Mil	826,0	861,8	824,7	1 024,2	104	99	124
Bagagens e encomendas	"	43,4	64,9	59,4	50,8	149	137	117
Animais	"	111,6	144,6	146,7	215,7	130	131	193
Mercadorias	"	671,0	652,3	618,6	757,7	97	92	113
11. Toneladas km líquidas remun.	Mil	410 293,5	436 451,8	455 337,9	564 110,3	106	111	137
Bagagens e encomendas	"	17 170,9	16 036,4	21 857,8	17 824,8	93	127	104
Animais	"	44 152,3	55 414,7	62 018,8	100 394,1	126	140	227
Mercadorias	"	348 970,3	365 000,7	371 461,3	445 891,4	105	106	128
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	1 130,8	1 326,0	1 983,6	2 310,7	117	175	204

(1) *Resultados provisórios.*

VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO — 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	2 571	2 545	2 545	2 545	99	99	99
Extensão eletrificada	”	194	194	194	194	100	100	100
2. Número de locomotivas	Unidade	212	212	214	213	100	100	100
A vapor	”	171	171	171	159	100	100	93
Diesel	”	31	31	33	41	100	106	132
Elétricas	”	10	10	10	13	100	100	130
3. Percurso das locomotivas	Mil km	3 288,6	3 164,6	3 258,8	3 270,6	96	99	99
Rebocando trens	”	3 256,8	3 124,8	3 218,4	3 230,1	96	99	99
Em manobras ou escoteiras	”	31,8	39,8	40,4	40,5	125	127	127
4. Número de carros	”	252	223	236	246	88	94	98
5. Número de vagões	Unidade	1 276	1 177	1 144	1 210	92	90	95
6. Número de trens	Unidade	26 596	25 452	26 186	26 272	96	98	99
Passageiros	Unidade	8 211	9 914	10 200	10 233	121	124	125
Misto	”	6 181	4 793	4 931	4 947	78	80	80
Carga	”	12 204	10 745	11 055	11 092	88	91	91
7. Percurso dos trens	”	2 519	2 361	2 432	2 440	94	97	97
Passageiros	Mil km	871	913	940	943	105	108	108
Misto	”	366	281	289	290	77	79	79
Carga	”	1 282	1 167	1 203	1 207	91	94	94
8. Passageiros transportados	Mil	8 044	7 647	7 668	7 357	95	95	91
Interior	”	2 615	2 487	2 265	2 216	95	87	85
Subúrbio	”	5 429	5 160	5 403	5 141	95	89	95
9. Passageiros km	Mil	410 864	369 695	382 731	421 155	90	93	103
Interior	”	304 296	266 157	283 513	326 255	87	93	107
Subúrbio	”	106 568	103 538	99 218	91 900	97	93	89
10. Toneladas liquidas remuneradas	Mil	478,7	481,7	449,1	493.0	101	94	103
Bagagens e encomendas	”	28,3	32.4	42.7	43.0	114	151	152
Animais	”	18,7	17,8	19.2	18.0	95	103	96
Mercadorias	”	431,7	431,5	387,2	432.0	99	90	100
11. Toneladas km liquidas remun.	Mil	129 764.7	127 658.1	121 183.9	133 199.0	98	93	103
Bagagens e encomendas	”	3 698,5	4 302.0	5 183.7	9 495.0	116	140	256
Animais	”	3 964.7	3 803.3	4 250.3	4 262.0	96	107	107
Mercadorias	”	122 101.5	119 552.8	111 749.9	119 142.0	98	92	98
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	559.1	621.4	766.2	842.2	111	137	151

(1) *Resultados provisórios.*

ESTRADA DE FERRO GOIÁS — 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	478	478	478	478	100	100	100
Extensão eletrificada	"	—	—	—	—	—	—	—
2. Número de locomotivas	Unidade	41	36	54	56	88	132	137
A vapor	"	41	36	44	44	88	107	107
Diesel	"	—	—	10	12	—	—	—
Elétricas	"	—	—	—	—	—	—	—
3. Percurso das locomotivas	Mil km	2 681,2	2 722,4	2 773,3	2 024,2	102	103	75
Rebocando trens	"	1 349,8	1 395,1	1 596,0	1 171,9	103	118	87
Em manobras ou escoteiras	"	1 331,4	1 327,3	1 177,3	852,3	99	88	64
4. Número de carros	Unidade	38	40	45	45	105	118	118
5. Número de vagões	Unidade	602	574	573	573	95	95	95
					10 744			
6. Número de trens	Unidade	8 609	8 320	8 978		97	104	125
Passageiros	"	2 482	2 789	3 327	3 991	112	134	161
Misto	"	—	—	—	—	—	—	—
Carga	"	6 127	5 531	5 629	6 753	90	92	110
7. Percurso dos trens	Mil km	1 345	1 394	1 592	1 162	104	118	86
Passageiros	"	521	530	871	709	102	167	136
Misto	"	—	—	—	—	—	—	—
Carga	"	824	864	721	453	105	87	55
8. Passageiros transportados	Mil	290	321	427	574	111	147	197
Interior	"	290	321	427	574	111	147	197
Subúrbio	"	—	—	—	—	—	—	—
9. Passageiros km	Mil	39 190	42 664	57 466	78 924	109	146	201
Interior	"	39 190	42 664	57 466	78 924	109	146	201
Subúrbio	"	—	—	—	—	—	—	—
10. Toneladas líquidas remuneradas	Mil	150,4	150,0	176,6	344,5	99	117	229
Bagagens e encomendas	"	2,4	2,4	2,8	3,9	100	116	162
Animais	"	4,0	6,6	13,1	19,2	165	327	480
Mercadorias	"	144,0	141,0	160,7	321,4	97	111	223
11. Toneladas km líquidas remun.	Mil	49 758,5	47 087,2	53 165,4	115 177,3	95	107	231
Bagagens e encomendas	"	599,2	564,0	696,6	972,2	94	116	162
Animais	"	924,3	1 554,0	3 224,9	5 069,6	168	348	548
Mercadorias	"	48 235,0	44 969,2	49 243,9	109 135,5	93	102	226
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	165,8	142,0	181,7	283,3	86	110	171

(1) *Resultados provisórios.*

RÊDE DE VIAÇÃO CEARENSE — 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	1 596	1 596	1 587	1 587	100	99	99
Extensão eletrificada	"	—	—	—	—	—	—	—
2. Número de locomotivas	Unidade	106	80	84	91	75	79	86
A vapor	"	91	65	64	64	71	70	70
Diesel	"	15	15	20	27	100	133	180
Elétricas	"	—	—	—	—	—	—	—
3. Percurso das locomotivas	Mil km	1 702,5	1 673,1	1 794,7	1 746,8	98	105	103
Rebocando trens	"	1 593,2	1 575,7	1 719,7	1 673,8	99	108	105
Em manobras ou escoteiras	"	109,3	97,4	75,0	73,0	89	69	67
4. Número de carros	Unidade	124	121	111	131	98	90	106
5. Número de vagões	Unidade	400	575	503	558	144	126	110
6. Número de trens	Unidade	16 133	14 180	12 228	11 910	88	76	74
Passageiros	"	944	829	1 039	1 012	88	110	107
Misto	"	6 436	5 657	5 660	5 513	88	88	86
Carga	"	8 753	7 694	5 529	5 385	88	63	62
7. Percurso dos trens	Mil km	1 563	1 570	1 576	1 534	100	101	98
Passageiros	"	447	466	468	459	101	105	103
Misto	"	318	323	324	317	102	102	100
Carga	"	798	781	784	758	98	98	95
8. Passageiros transportados	Mil	2 380	1 916	1 657	1 811	81	70	76
Interior	"	1 885	1 518	1 087	11 214	81	58	64
Subúrbio	"	495	398	570	597	80	115	121
9. Passageiros km	Mil	390 565	398 400	351 593	377 967	102	90	97
Interior	"	376 565	384 100	323 971	349 785	102	86	93
Subúrbio	"	14 000	14 300	27 622	28 182	102	197	201
10. Toneladas líquidas remuneradas	Mil	202.1	227,0	224,3	238,0	112	110	118
Bagagens e encomendas	"	16,4	16,3	14,0	13.7	99	85	81
Animais	"	11,3	12,1	26.2	16,7	107	232	148
Mercadorias	"	174,4	198,6	184.1	207.6	114	106	119
11. Toneladas km líquidas remun.	Mil	51 377.6	63 578,8	67 291,5	61 522.4	124	131	120
Bagagens e encomendas	"	2 437,5	3 506,8	2 373.5	2 209.0	144	97	91
Animais	"	3 000,6	3 997,4	7 751.1	5 664.3	133	258	189
Mercadorias	"	45 939,5	56 074.6	57 166,9	53 649,1	122	124	117
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	169.2	209,9	225,0	214.9	124	133	127

(1) *Resultados provisórios.*

ESTRADA DE FERRO D. TERESA CRISTINA — 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	264	264	264	264	100	100	100
Extensão eletrificada	"	—	—	—	—	—	—	—
2. Número de locomotivas	Unidade	35	35	33	35	100	94	100
A vapor	"	35	35	33	35	100	94	100
Diesel	"	—	—	—	—	—	—	—
Elétricas	"	—	—	—	—	—	—	—
3. Percurso das locomotivas	Mil km	1 209,1	1 231,8	1 265,9	1 153,5	102	105	95
Rebocando trens	"	771,2	771,7	802,9	823,8	100	104	107
Em manobras ou escoteiras	"	437,9	460,1	463,0	329,7	105	106	75
4. Número de carros	Unidade	38	38	35	35	100	92	92
5. Número de vagões	Unidade	830	844	737	737	102	89	89
6. Número de trens	Unidade	12 169	12 024	11 434	11 761	99	94	97
Passageiros	"	2 602	2 592	1 870	1 866	99	72	72
Misto	"	2 346	2 337	1 687	1 763	99	72	75
Carga	"	7 221	7 095	7 877	8 132	98	109	113
7. Percurso dos trens	Mil km	786	760	765	785	97	98	99
Passageiros	"	250	249	234	235	99	94	94
Misto	"	55	52	51	56	95	93	102
Carga	"	481	459	461	494	95	96	103
8. Passageiros transportados	Mil	1 037	923	844	899	89	81	87
Interior	"	1 037	923	844	899	89	81	87
Subúrbio	"	—	—	—	—	—	—	—
9. Passageiros km	Mil	47 061	43 035	43 867	43 175	91	93	92
Interior	"	47 061	43 035	43 867	43 175	91	93	92
Subúrbio	"	—	—	—	—	—	—	—
10. Toneladas líquidas remuneradas	Mil	2 133,2	2 050,7	2 501,7	2 587,4	96	117	121
Bagagens e encomendas	"	2,4	1,6	2,1	2,1	67	87	87
Animais	"	1,1	0,7	0,4	0,6	64	36	55
Mercadorias	"	2 129,7	2 048,4	2 499,2	2 584,7	96	117	121
11. Toneladas km líquidas remun.	Mil	121 913,3	112 616,6	135 575,9	140 678,4	92	111	115
Bagagens e encomendas	"	123,4	87,0	112,7	130,4	71	91	106
Animais	"	90,5	61,9	38,0	55,6	68	42	161
Mercadorias	"	121 699,4	112 467,7	135 425,2	140 492,4	92	111	115
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	200,7	185,4	212,9	231,6	93	106	115

(1) *Resultados provisórios.*

ESTRADA DE FERRO MADEIRA – MAMORE – 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	366	366	368	368	100	101	101
Extensão eletrificada	”	—	—	—	—	—	—	—
2. Número de locomotivas	Unidade	16	16	16	16	100	100	100
A vapor	”	16	16	16	16	100	100	100
Diesel	”	—	—	—	—	—	—	—
Elétricas	”	—	—	—	—	—	—	—
3. Percurso das locomotivas	Mil km	166,5	172,2	179,2	156,7	103	108	94
Rebocando trens	”	128,6	133,9	123,6	108,1	104	96	81
Em manobras ou escoteiras	”	37,9	38,3	55,6	48,6	101	146	128
4. Número de carros	Unidade	13	13	13	14	100	100	108
5. Número de vagões	Unidade	196	196	196	196	100	100	100
6. Número de trens	Unidade	1 172	1 220	1 310	1 146	104	112	98
Passageiros	”	304	398	399	349	131	131	115
Misto	”	453	441	705	617	97	156	136
Carga	”	415	381	206	180	92	50	43
7. Percurso dos trens	Mil km	166	172	179	156	104	108	91
Passageiros	”	—	—	—	—	—	—	—
Misto	”	131	136	139	117	101	106	89
Carga	”	35	36	40	39	103	114	111
8. Passageiros transportados	Mil	30	33	37	34	110	123	113
Interior	”	30	33	37	34	110	123	113
Subúrbio	”	—	—	—	—	—	—	—
9. Passageiros km	Mil	4 525	5 085	6 592	4 886	112	146	108
Interior	”	4 525	5 085	6 592	4 886	112	146	108
Subúrbio	”	—	—	—	—	—	—	—
10. Toneladas líquidas remuneradas	Mil	20,8	25,5	25,2	24,7	123	121	119
Bagagens e encomendas	”	0,3	0,4	0,6	0,3	133	200	100
Animais	”	1,9	2,1	1,5	1,3	111	79	68
Mercadorias	”	18,6	23,0	23,7	23,1	124	124	124
11. Toneladas km líquidas remun.	Mil	7 206,1	7 998,2	7 125,5	7 963,8	111	99	111
Bagagens e encomendas	”	56,0	83,4	93,1	58,5	149	166	104
Animais	”	909,5	652,7	568,7	457,9	72	63	50
Mercadorias	”	6 240,6	7 262,1	6 463,7	7 447,4	116	104	119
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	26,3	29,2	26,0	29,1	111	99	111

(1) *Resultados provisórios.*

ESTRADA DE FERRO BRAGANÇA — 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	293	293	288	288	100	98	98
Extensão eletrificada	"	—	—	—	—	—	—	—
2. Número de locomotivas	Unidade	29	28	28	28	97	97	97
A vapor	"	27	26	26	26	96	96	96
Diesel	"	2	2	2	2	100	100	100
Elétricas	"	—	—	—	—	—	—	—
3. Percurso das locomotivas	Mil km	418,7	377,4	409,2	422,2	90	98	101
Rebocando trens	"	368,1	348,3	377,6	389,6	95	103	106
Em manobras ou escoteiras	"	50,6	29,1	31,6	32,6	58	62	64
4. Número de carros	Unidade	42	42	41	41	100	98	98
5. Número de vagões	Unidade	101	125	137	137	124	136	136
6. Número de trens	Unidade	4 427	4 379	3 943	3 965	99	89	90
Passageiros	"	2 025	1 815	2 085	2 094	90	103	103
Misto	"	778	884	942	951	113	121	122
Carga	"	1 624	1 680	916	920	103	56	57
7. Percurso dos trens	Mil km	336	320	347	358	95	103	107
Passageiros	"	153	136	154	151	89	101	99
Misto	"	79	70	90	95	89	113	120
Carga	"	104	114	103	112	110	99	108
8. Passageiros transportados	Mil	717	578	516	497	81	72	69
Interior	"	293	236	337	328	81	115	112
Subúrbio	"	424	342	179	169	81	42	40
9. Passageiros km	Mil	28 000	21 288	19 657	19 355	76	70	69
Interior	"	15 200	11 576	14 673	14 572	76	97	96
Subúrbio	"	12 800	9 712	4 984	4 783	76	39	37
10. Toneladas líquidas remuneradas	Mil	19,9	14,6	20,4	19,5	73	103	98
Bagagens e encomendas	"	1,5	2,0	2,3	2,1	133	153	139
Animais	"	0,1	0,1	0,1	0,1	100	100	100
Mercadorias	"	18,3	12,5	18,0	17,3	68	98	95
11. Toneladas km líquidas remun.	Mil	1 916,9	1 699,6	1 972,8	1 954,2	87	103	102
Bagagens e encomendas	"	107,1	153,0	160,2	157,2	143	149	147
Animais	"	4,7	7,8	3,8	3,6	166	81	77
Mercadorias	"	1 805,1	1 538,8	1 808,8	1 793,4	85	101	99
12. Toneadas km brutas realizadas	Milhão	21,5	19,6	25,6	22,0	91	119	102

(1) *Resultados provisórios.*

ESTRADA DE FERRO SÃO LUÍS — TERESINA — 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	492	491	494	503	101	101	102
Extensão eletrificada	"	—	—	—	—	—	—	—
2. Número de locomotivas	Unidade	34	35	39	41	103	115	121
A vapor	"	34	35	35	37	103	103	109
Diesel	"	—	—	4	4	—	—	—
Elétricas	"	—	—	—	—	—	—	—
3. Percurso das locomotivas	Mil km	365.9	390.2	379.0	302.5	107	101	83
Rebocando trens	"	310.5	346.2	340.6	293.4	111	109	94
Em manobras ou escoteiras	"	55.4	44.0	38.4	9.1	79	69	16
4. Número de carros	Unidade	27	27	27	22	100	100	81
5. Número de vagões	Unidade	161	101	101	194	63	63	120
6. Número de trens	Unidade	846	887	872	776	105	103	92
Passageiros	"	643	701	693	628	109	108	98
Misto	"	—	—	—	—	—	—	—
Carga	"	203	183	179	118	90	88	73
7. Percurso dos trens	Mil km	258	261	243	215	101	91	83
Passageiros	"	165	182	171	158	110	105	96
Misto	"	—	—	—	—	—	—	—
Carga	"	93	79	69	57	85	71	61
8. Passageiros transportados	Mil	183	169	215	218	92	117	119
Interior	"	183	169	215	218	92	117	119
Subúrbio	"	—	—	—	—	—	—	—
9. Passageiros km	Mil	41 384	36 470	49 220	50 342	88	119	121
Interior	"	41 384	36 470	49 220	50 342	88	119	121
Subúrbio	"	—	—	—	—	—	—	—
10. Toneladas liquidas remuneradas	Mil	58,8	49,6	55,2	52,7	81	91	90
Bagagens e encomendas	"	13,9	10,3	3,4	3,2	74	24	23
Animais	"	4,2	5,5	6,9	1,5	130	161	36
Mercadorias	"	40,7	33,8	44,9	48,0	83	110	118
11. Toneladas km liquidas remun.	Mil	13 243,5	10 515,9	13 701,1	12 279,8	79	103	93
Bagagens e encomendas	"	3 230,7	2 477,4	902,5	811,8	77	28	25
Animais	"	863,2	732,4	1 830,5	428,0	85	212	50
Mercadorias	"	9 149,6	7 306,1	10 971,1	11 010,0	80	120	121
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	45,6	42,5	47,9	44,8	93	105	98

(1) *Resultados provisórios.*

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ — 1956/59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	194	191	194	194	100	100	100
Extensão eletrificada	"	—	—	—	—	—	—	—
2. Número de locomotivas	Unidade	8	8	8	8	100	100	100
A vapor	"	8	8	8	8	100	100	100
Diesel	"	—	—	—	—	—	—	—
Elétricas	"	—	—	—	—	—	—	—
3. Percurso das locomotivas	Mil km	78,9	88,2	73,0	80,9	112	93	101
Rebocando trens	"	75,6	81,7	67,7	74,2	108	90	98
Em manobras ou escoteiras	"	3,3	6,5	5,3	5,8	197	161	175
4. Número de carros	Unidade	11	11	11	11	100	100	100
5. Número de vagões	Unidade	89	89	100	100	100	112	112
6. Número de trens	Unidade	1 679	1 877	1 747	1 768	112	104	105
Passageiros	"	1 110	1 201	1 118	1 131	108	101	102
Misto	"	255	304	283	286	119	111	112
Carga	"	314	372	346	351	118	110	111
7. Percurso dos trens	Mil km	75	81	67	74	108	89	99
Passageiros	"	15	16	13	14	107	87	93
Misto	"	42	45	38	42	107	90	100
Carga	"	18	20	16	18	111	89	100
8. Passageiros transportados	Mil	198	230	161	171	116	81	86
Interior	"	198	230	161	171	116	81	86
Subúrbio	"	—	—	—	—	—	—	—
9. Passageiros km	Mil	5 726	6 552	5 933	6 840	114	104	119
Interior	"	5 726	6 552	5 933	6 840	114	104	119
Subúrbio	"	—	—	—	—	—	—	—
10. Toneladas líquidas remuneradas	Mil	34,9	39,6	29,6	40,9	113	84	117
Bagagens e encomendas	"	0,6	0,9	0,7	0,8	150	117	133
Animais	"	1,5	1,6	2,0	2,1	107	133	140
Mercadorias	"	32,8	37,1	26,6	38,0	113	81	116
11. Toneladas km líquidas remun.	Mil	2 598,5	2 908,2	1 932,7	2 909,5	112	74	112
Bagagens e encomendas	"	24,0	52,2	56,2	54,3	217	234	226
Animais	"	150,1	131,8	175,4	188,3	88	117	125
Mercadorias	"	2 424,4	2 724,2	1 701,1	2 666,9	112	70	110
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	10,1	11,2	7,5	11,3	111	74	112

(1) *Resultados provisórios.*

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS — 1956-59

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADES	RESULTADOS NUMÉRICOS				NS. ÍNDICES (1956 = 100)		
		1956	1957	1958	1959 (1)	1957	1958	1959
1. Extensão das linhas	km	582	582	578	578	100	99	99
Extensão eletrificada	"	—	—	—	—	—	—	—
2. Número de locomotivas	Unidade	49	50	51	51	102	101	101
A vapor	"	48	49	50	50	102	101	101
Diesel	"	1	1	1	1	100	100	100
Elétricas	"	—	—	—	—	—	—	—
3. Percurso das locomotivas	Mil km	859,3	736,0	488,2	691,3	86	57	81
Rebocando trens	"	461,1	396,1	262,7	373,6	86	56	80
Em manobras ou escoteiras	"	398,2	339,9	225,5	320,7	85	57	81
4. Número de carros	Unidade	38	44	55	55	116	144	111
5. Número de vagões	Unidade	287	287	322	322	100	112	112
6. Número de trens	Unidade	5 370	4 527	3 010	4 273	81	56	80
Passageiros	"	2 352	2 048	1 361	1 932	87	58	82
Misto	"	412	409	271	385	99	66	93
Carga	"	2 606	2 070	1 378	1 956	79	53	75
7. Percurso dos trens	Mil km	461	395	262	372	86	57	81
Passageiros	"	171	165	109	155	96	64	91
Misto	"	83	78	52	74	94	63	89
Carga	"	207	152	101	143	73	49	69
8. Passageiros transportados	Mil	344	331	369	348	96	107	101
Interior	"	344	331	369	348	96	107	101
Subúrbio	"	—	—	—	—	—	—	—
9. Passageiros km	Mil	28 743	28 080	30 867	29 230	98	107	102
Interior	"	28 743	28 080	30 867	29 230	98	107	102
Subúrbio	"	—	—	—	283,8	—	—	—
10. Toneladas líquidas remuneradas	Mil	64,1	50,3	48,3	—	78	75	76
Bagagens e encomendas	"	7,7	6,7	6,6	49,0	87	86	95
Animais	"	1,8	1,7	1,6	7,3	94	89	91
Mercadorias	"	54,6	41,0	40,1	40,0	77	73	73
11. Toneladas km líquidas remun.	Mil	10 928,7	8 779,6	7 778,1	9 801,3	80	71	90
Bagagens e encomendas	"	1 037,8	1 241,1	1 012,6	1 276,1	119	98	123
Animais	"	272,2	245,6	225,2	283,8	90	83	101
Mercadorias	"	9 618,7	7 292,9	6 540,3	8 211,1	76	68	86
12. Toneladas km brutas realizadas	Milhão	59,7	42,5	48,0	53,5	80	71	90

(1) *Resultados provisórios.*

PESSOAL EMPREGADO

Efetivos existentes — 1957/59

ESTRADAS	NÚMERO DE EMPREGADOS NO FIM DE CADA ANO			DIFERENÇAS			
	1957	1958	1959	De 1957 para 1958	De 1958 para 1959	TOTAL	
						Absoluto	%
EFCB	49 552	46 135	44 763	— 3 417	— 1 372	— 4 789	9,7
EFL	18 058	18 492	18 436	+ 434	— 56	+ 378	2,1
EFSJ	8 189	7 858	7 755	— 331	— 103	— 434	5,3
RVPSC	12 634	12 336	12 038	— 298	— 298	— 596	4,7
RFN (1)	11 909	12 432	12 875	+ 523	+ 443	— 966	8,4
RMV	12 718	12 063	11 643	— 655	— 420	— 1 075	8,5
EFNOB (1)	8 256	8 339	8 284	+ 83	— 55	+ 28	0,3
VFFLB	8 233	8 116	7 942	— 117	— 174	— 291	3,5
EFG	2 740	2 604	2 514	— 136	— 90	— 226	8,2
RVC	4 548	4 380	4 192	— 168	— 188	— 356	7,8
EFDTC	1 429	1 573	1 461	+ 144	— 112	+ 32	2,2
EFMM	781	767	721	— 13	— 46	— 59	7,7
EFB	753	801	842	+ 48	+ 41	+ 89	11,8
EFSLT	2 231	1 736	1 637	— 459	— 99	— 594	26,6
EFCP	920	834	704	— 86	— 130	— 216	23,5
EFBM	2 007	1 918	1 840	— 89	— 78	— 167	8,3
TOTAL	144 958	140 384	137 647	— 4 574	— 2 737	— 1 311	5,0

NOTA: Os resultados desta tabela corrigem dados anteriormente divulgados.
(1) Os resultados de 1959 estão sujeitos a retificação.

PESSOAL EMPREGADO

Movimento durante o ano — 1959

ESTRADAS	NÚMERO DE EMPREGADOS									
	Existentes em 31/XII/58	Admitidos durante o ano	Desligados durante o ano					Existentes em 31/XII/59	Diferenças	
			Aposentados	Dispensados	Falecidos	Outros motivos	Total		Absoluta	%
EFCB	46 135	1 531	1 443	693	767	—	2 903	44 763	— 1 372	3,0
EFL	18 492	2 053	157	102	124	1 726	2 109	18 436	— 56	0,3
EFSJ	7 858	126	18	43	38	—	229	7 755	— 103	1,3
RVPSC	12 336	330	214	313	78	23	628	12 038	— 298	2,4
RFN (1)	12 432	2 578	62	1 964	99	10	2 135	12 875	+ 443	3,6
RMV	12 063	164	66	183	103	232	548	11 643	— 420	3,5
EFNOB (1) ...	8 339	243	115	143	39	1	298	8 284	— 55	0,7
VFFLB	8 116	137	178	84	35	14	311	7 912	— 174	2,1
EFG	2 604	18	34	56	18	—	108	5 514	— 90	3,4
RVC	4 380	65	116	35	10	1	162	4 192	— 188	4,3
EFDTC	1 573	7	53	62	4	—	119	1 461	— 112	7,1
EFMM	767	12	11	11	7	29	58	721	— 46	6,0
EFB	801	230	28	182	9	60	279	842	+ 41	5,1
EFSLT	1 736	7	63	17	13	13	106	1 637	— 99	5,7
EFCP	834	5	77	6	4	48	135	704	— 130	15,6
EFBM	1 918	9	61	3	11	12	87	1 810	— 78	4,1
TOTAL	140 384	7 605	2 826	3 897	1 359	2 169	10 251	137 617	— 2 737	1,9

(1) *Resultados provisórios.*

RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO — 1958/59

Discriminação segundo as Estradas e os Grupos específicos da receita

ESTRADAS		RECEITA (Cr$ 1 000)							
			Dos transportes		Complementar dos transportes		Acessória dos transportes		Total
EFCB	1958		3 254 199		9 667		49 048		3 312 914
	1959		3 657 597		47 879		121 873		3 827 349
EFL	1958		693 229		3 303		4 445		700 977
	1959		717 200		7 141		3 304		727 645
EFSJ	1958		1 068 716		290 717		74 346		1 433 779
	1959		1 275 663		418 595		58 167		1 752 425
RVPSC	1958		1 049 959		23 332		23 471		1 096 762
	1959		1 433 301		68 120		71 489		1 572 910
RFN	1958		426 742		5 181		3 063		434 986
	1959		504 906		4 917		3 677		513 530
RMV	1958		484 744		7 073		12 852		504 669
	1959		637 655		7 838		30 147		675 640
EFNOB	1958		584 611		1 106		10 809		596 526
	1959		691 117		1 098		11 778		703 993
VFFLB	1958		224 561		740		2 926		228 227
	1959		253 699		1 099		5 935		260 733
RVC	1958		88 212		272		9 676		98 160
	1959		145 119		5 347		15 518		165 984
EFG	1958		85 138		415		1 341		86 824
	1959		103 345		575		1 652		105 572
EFDTC	1958		67 281		114		4 804		72 199
	1959		95 371		113		1 739		97 223
EFMM	1958		12 593		318		13		12 924
	1959		18 112		289		51		18 452
EFB	1958		7 082		7		394		7 483
	1959		7 241		6		1 221		8 468
EFSLT	1958		18 843		109		420		19 372
	1959		20 347		132		254		20 733
EFCP	1958		2 667		170		83		2 920
	1959		3 553		179		87		3 819
EFBM	1958		19 374		129		900		20 403
	1959		18 749		327		1 050		20 126
Total das Estradas	1958		8 087 951		342 653		198 591		8 629 195
	1959		9 582 975		563 685		327 942		10 474 602
	Dif.	+	1 495 024	+	221 032	+	129 351	+	1 845 407
	%	+	18,5	+	64,5	+	65,1	+	21,4
Serviço Rodoviário	1958		—		314 737		—		314 737
	1959		—		54 430		—		54 430
Total Geral	1958		8 087 951		657 390		198 591		8 943 932
	1959		9 582 975		618 115		327 942		10 529 032
	Dif.	+	1 495 024	—	39 275	+	129 351	—	1 585 100
	%	+	18,5	—	6,0	+	65,1	+	17,7

RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO — 1958/59

Discriminação segundo as contas da padronização

CONTAS DA PADRONIZAÇÃO	RECEITA (Cr$ 1 000)			
	1958	1959	DIFERENÇA	
			Absoluta	%
1 — RECEITA DOS TRANSPORTES				
2 000 — Passagens	1 915 631	2 179 262	+ 263 631	+ 13.8
2 001 — Bagagens	7 149	10 231	+ 3 082	+ 43.1
2 002 — Encomendas	235 965	220 896	— 15 069	— 6.4
2 003 — Animais em trens de passageiros	7 471	6 688	— 783	— 10.5
2 004 — Animais em trens de carga	277 642	304 521	+ 26 879	+ 9.7
2 005 — Mercadorias	4 736 768	5 609 778	+ 873 010	+ 18.1
2 006 — Mercadorias depositadas a entregar	10 507	38 358	+ 27 851	+ 265.1
2 007 — Manobras de carros e vagões	12 274	16 242	+ 3 968	+ 32.3
2 008 — Percurso e estadia de carros e vagões	19 873	29 903	+ 10 030	+ 50.5
2 009 — Taxas diversas dos transportes	187 636	351 185	+ 163 519	+ 87.2
2 019 — Receita dos transportes diversos:				
1 — Diversos	25 107	30 003	+ 4 896	+ 19.5
2 — Taxa de renovação patrimonial	651 928	785 907	+ 133 979	+ 20.6
TOTAL	8 087 951	9 582 971	+ 1 495 023	+ 18.5
2 — RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES				
2 020 — Ingressos	2 992	3 358	+ 366	+ 12.2
2 021 — Aluguel ou receita de carros restaurantes	2 146	2 230	+ 84	+ 3.9
2 022 — Armazenagens	25 941	39 277	+ 13 336	+ 51.4
2 023 — Comissão sôbre cobrança para terceiros	2 065	2 782	+ 717	+ 34.7
2 024 — Recebimento e entrega à domicílio	5 214	5 120	— 94	— 1.8
2 025 — Receita dos transportes auxiliares em estradas de rodagem	13 507	—	— 13 507	— 100.0
2 026 — Recéita dos transportes rodoviários	375 382	296 634	— 78 748	— 21.0
2 029 — Receita dos transportes pelo oleoduto	213 277	240 859	+ 27 582	+ 12.9
2 039 — Receitas complementares diversas	16 866	27 856	+ 10 990	+ 65.2
TOTAL	657 390	618 116	— 39 274	— 6.0
3 — RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES				
2 040 — Rádio, telegráfo e telefone	11 923	12 068	+ 145	+ 1.2
2 041 — Concessões e autorizações diversas	22 498	24 518	+ 2 020	+ 9.0
2 042 — Venda de materiais inservíveis	52 322	186 112	+ 133 790	+ 255.7
2 043 — Fornecimento de água	628	1 146	+ 518	+ 82.5
2 044 — Fornecimento de energia elétrica	2 399	3 199	+ 800	+ 33.3
2 045 — Alguéis de próprios	18 042	21 710	+ 3 668	+ 20.3
2 099 — Receitas acessórias diversas	90 779	79 189	— 11 590	— 12.8
TOTAL	198 591	327 942	+ 129 351	+ 65.1
TOTAL GERAL DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	8 943 932	10 529 032	+ 1 585 100	+ 17.7

DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO — 1958/59

Discriminação segundo as Estradas e os Grupos específicos da receita

ESTRADAS		DESPESA (Cr$ 1 000)					
		Conservação da via permanente e instalações	Manutenção do equipamento dos transportes	Custeio do Departamento Comercial	Custeio do tráfego, movimento e tração	Custeio da Administração Central	Total
EFCB	58	1 283 244	1 469 387	11 689	2 274 463	923 639	5 962 421
	59	1 724 839	1 916 688	16 187	2 738 509	1 098 648	7 494 871
EFL	58	581 052	599 384	3 877	1 054 562	394 143	2 636 018
	59	904 709	785 204	4 841	1 359 951	596 610	3 651 315
EFSJ	58	179 414	290 873	9 513	801 904	198 688	1 483 392
	59	315 556	426 964	14 126	1 101 324	234 777	2 092 747
RVPSC	58	312 323	356 245	8 555	736 868	149 447	1 463 439
	59	423 554	523 559	11 816	924 054	195 696	2 078 679
RFN	58	288 137	286 619	2 561	548 395	163 213	1 211 531
	59	369 685	380 245	3 700	677 944	212 814	1 644 388
RMV	58	391 166	179 176	2 613	881 993	215 122	1 670 100
	59	433 277	224 553	4 824	1 082 144	289 813	2 034 611
EFNOB	58	216 968	231 028	—	516 531	180 209	1 144 736
	59	291 424	317 509	—	712 005	168 791	1 489 729
VFFLB	58	210 558	155 859	—	302 514	65 322	734 253
	59	264 264	205 810	1 391	299 068	93 442	863 978
EFG	58	56 221	37 778	—	115 937	48 106	258 042
	59	107 201	92 000	—	170 802	63 693	433 696
RVC	58	132 450	129 308	—	132 263	44 787	483 808
	59	115 834	146 103	—	162 674	62 255	486 866
EFDTC	58	49 758	58 776	—	90 483	20 365	219 382
	59	62 403	76 226	—	116 476	28 478	283 583
EFMM	58	19 640	17 014	—	25 319	19 060	81 033
	59	26 916	23 824	—	31 832	25 551	108 153
EFB	58	23 819	33 526	—	24 487	13 722	95 553
	59	30 044	47 356	—	34 038	16 911	128 349
EFSLT	58	45 326	47 828	—	40 958	31 531	165 644
	59	58 180	56 205	—	49 466	36 015	199 896
EFCP	58	16 172	12 687	21	14 163	12 083	55 126
	59	19 225	16 661	2	17 983	16 738	70 609
EFBM	58	45 376	31 098	—	57 677	25 492	159 642
	59	57 259	41 490	—	69 605	30 964	199 318
Total das Estradas	58	3 854 624	3 936 586	38 843	7 621 517	2 503 828	17 955 398
	59	5 204 400	5 280 397	56 890	9 547 875	3 171 226	23 260 788
	Dif.	+ 1 349 776	+ 1 343 811	+ 18 047	+ 1 926 358	+ 667 398	+ 5 305 390
	%	+ 35,0	+ 34,1	+ 46,5	+ 25,3	+ 26,7	+ 29,5
Serv. Rodoviário	58	—	—	—	211 625	—	211 625
	59	—	—	—	130 576	—	130 576
RFFSA — Adm. Central	58	—	—	—	—	112 611	112 611
	59	—	—	—	—	225 480	225 480
Total Geral ...	58	3 854 624	3 936 586	38 843	7 833 142	2 616 439	18 279 634
	59	5 204 400	5 280 397	56 890	9 678 451	3 396 706	23 616 844
	Dif.	+ 1 349 776	+ 1 343 811	+ 18 047	+ 1 845 309	+ 780 267	+ 5 337 210
	%	+ 35,0	+ 34,1	+ 46,5	+ 23,6	+ 29,8	+ 29,2

(1) *Inclusive o oleduto da EFSJ.*

DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO — 1958/59

Discriminação segundo as contas da padronização

DISCRIMINAÇÃO		DESPESA (Cr$ 1 000)			
		Pessoal	Material	Diversos	Total
DESPESAS DE OPERAÇÃO DAS ESTRADAS					
Conservação da via permanente, edifícios e instalações	58	2 824 383	944 667	85 571	3 854 621
	59	3 565 119	1 357 369	281 912	5 204 400
Manutenção do equipamento dos transportes	58	1 984 343	956 247	995 997	3 936 587
	59	2 528 784	1 379 715	1 371 898	5 280 397
Custeio do Departamento Comercial ..	58	34 757	1 154	2 932	38 843
	59	51 034	1 454	4 402	56 890
Custeio do tráfego, mov. e tração (1) ..	58	4 850 012	2 433 874	337 631	7 621 517
	59	5 972 491	3 044 330	531 054	9 547 875
Custeio da Administração Central	58	1 518 473	93 428	891 926	2 503 827
	59	1 928 222	118 215	1 124 789	3 171 226
Total das Estradas	58	11 211 968	4 429 370	2 311 060	17 955 398
	59	14 045 650	5 901 083	3 314 055	23 260 788
	Dif.	+ 2 833 682	+ 1 471 713	+ 999 995	+ 5 305 390
	%	+ 25.3	+ 33.2	+ 43.2	+ 29.5
Serviço Rodoviário	58	73 639	5 981	132 005	211 625
	59	57 590	12 267	60 719	130 576
RFFSA — Administração Central	58	69 637	8 197	34 777	112 611
	59	146 024	14 347	65 109	225 480
Total Geral	58	11 355 244	4 443 548	2 180 842	18 279 631
	59	14 249 264	5 927 697	3 439 883	23 616 844
	Dif.	+ 2 894 020	+ 1 484 149	+ 959 041	+ 5 337 210
	%	+ 25.5	+ 33.4	+ 38.7	+ 29.2

(1) *Inclusive o oleduto da EFSJ.*

RECEITA, DESPESA E DEFICIT DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO — 1958/59

DISCRIMINAÇÃO		RECEITA (Cr$ 1 000)	DESPESA		DEFICIT (D) OU SUPERAVIT (S)	
			(Cr$ 1 000)	% em relação à receita	(Cr$ 1 000)	% em relação à receita
EFCB	58	3 312 914	5 962 421	180,0	2 649 507 D	80,0
	59	3 827 349	7 491 871	195,8	3 667 522 D	95,8
EFL	58	700 976	2 636 018	376,0	1 935 042 D	276,0
	59	727 615	3 651 315	376,0	2 923 670 D	401,8
EFSJ	58	1 433 778	1 483 392	103,5	49 614 D	3,5
	59	1 752 425	2 092 747	119,4	340 322 D	19,4
RVPSC	58	1 096 763	1 563 439	142 6	466 676 D	42,6
	59	1 572 910	2 078 679	132,2	505 769 D	32,2
RFN	58	434 985	1 287 809	296,1	852 824 D	196,1
	59	513 530	1 611 388	320,2	1 130 858 D	220,2
RMV	58	504 669	1 670 100	330,9	1 165 431 D	230,9
	59	675 610	2 034 611	301,1	1 358 971 D	201,1
EFNOB	58	596 526	1 144 736	191,9	548 210 D	91,9
	59	703 993	1 489 729	211,6	785 736 D	111,6
VFFLB	58	228 227	734 253	321,7	506 026 D	221,7
	59	260 733	863 978	331,4	603 245 D	231,4
EFG	58	98 160	258 042	262,9	159 882 D	162,9
	59	165 984	433 696	261,3	267 712 D	161,3
RVC	58	86 894	438 809	505,0	351 915 D	405,0
	59	105 572	486 866	461,2	381 294 D	361,2
EFDTC	58	72 199	219 381	303,9	147 182 D	203,9
	59	97 223	283 583	391,7	186 360 D	191,7
EFMM	58	12 924	81 033	627,0	68 109 D	527,0
	59	18 452	108 153	586,1	89 701 D	486,1
EFB	58	7 484	95 553	1 276,8	88 069 D	1 176,8
	59	8 468	128 349	1 515,7	119 881 D	1 415,7
EFSLT	58	19 373	165 644	855,0	146 271 D	755,0
	59	20 733	199 896	964,1	179 163 D	864,1
EFCP	58	2 920	55 126	1 887,9	52 206 D	1 787,9
	59	3 819	70 609	1 848,9	66 790 D	1 748,9
EFBM	58	20 403	159 642	782,4	139 239 D	682,4
	59	20 126	199 318	990,4	179 192 D	890,4
Total das Estradas	58	8 629 195	17 955 398	208,1	9 326 203 D	108,1
	59	10 474 602	23 260 788	202,7	12 786 186 D	122,1
	Dif.	+ 1 815 407	+ 5 305 390	—	+ 3 459 983	187,5
	%	+ 21,4	+ 29,5	—	+ 37,1	—
Serviço Rodoviário	58	314 737	211 625	67,2	103 112 S	33,8
	59	54 430	130 576	239,9	76 146 D	140,0
RFFSA — Adm. Central	58	—	112 611	—	112 611 D	—
	59	—	225 480	—	225 480 D	—
Total Geral	58	8 943 932	18 279 634	191,1	9 335 702 D	104,4
	59	10 529 032	23 616 844	224,3	13 637 812 D	124 3
	Dif.	+ 1 585 100	+ 5 337 210	—	+ 3 752 110	236,7
	%	+ 17,7	+ 29,2	—	+ 40,2	—

RECEITA E DESPESA GERAL E SALDO DO EXERCÍCIO — 1958/59

DISCRIMINAÇÃO		DEFICIT (D) OU SUPERAVIT (S)	RECEITA INDEPENDENTE DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO — Subvenção	RECEITA INDEPENDENTE DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO — Outras	DESPESA INDEPENDENTE DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	SALDO DEVEDOR = D CREDOR = C
		(Cr$ 1 000)				
EFCB	58	2 649 507 D	3 497 707	297 362	186 655	958 907 C
	59	3 667 522 D	4 469 400	346 571	229 423	919 026 C
EFL	58	1 935 042 D	2 075 230	226 135	231 253	135 071 C
	59	2 923 670 D	2 712 500	330 890	344 654	221 934 D
EFSJ	58	49 614 D	73 000	264 842	257 685	30 543 C
	59	340 322 D	895 200	209 817	148 627	616 068 C
RVPSC	58	466 676 D	619 842	102 794	96 335	159 626 C
	59	505 769 D	1 362 897	138 968	107 628	888 468 C
RFN	58	852 824 D	592 000	62 271	50 445	248 999 D
	59	1 130 858 D	1 320 000	57 530	100 116	116 556 C
RMV	58	1 165 431 D	1 243 100	31 499	61 780	17 388 C
	59	1 358 971 D	1 341 960	47 217	61 480	31 274 D
EFNOB	58	548 210 D	700 000	46 081	16 646	181 225 C
	59	785 736 D	863 130	55 379	107 727	25 046 C
VFFLB	58	506 026 D	568 272	4 199	1 403	65 013 C
	59	603 245 D	778 557	10 060	4 565	180 807 C
EFG	58	159 882 D	203 000	292	968	42 442 C
	59	267 712 D	83 200	1 952	1 990	184 550 D
RVC	58	351 915 D	335 711	3 344	—	12 861 D
	59	381 294 D	543 570	1 661	8	163 929 C
EFDTC	58	147 182 D	164 383	4 184	7 195	13 890 C
	59	186 360 D	250 251	10 655	20 109	54 437 C
EFMM	58	68 109 D	65 500	278	—	2 331 D
	59	89 701 D	89 200	273	—	228 D
EFB	58	88 069 D	78 000	312	19	9 776 D
	59	119 881 D	139 930	323	77	20 295 C
EFSLT	58	146 271 D	118 152	482	729	28 366 D
	59	179 163 D	174 900	824	732	1 171 D
EFCP	58	52 206 D	48 750	216	82	3 322 D
	59	66 790 D	78 600	282	159	11 933 C
EFMM	58	139 239 D	97 636	557	767	41 813 D
	59	179 192 D	177 000	1 245	3 578	4 525 D
Total das Estradas	58	9 326 203 D	10 480 284	1 044 848	912 262	1 286 667 C
	59	12 786 186 D	15 280 295	1 213 647	1 130 873	2 576 883 C
	Dif.	+ 3 459 983	+ 4 800 011	+ 168 799	+ 218 611	+ 1 290 216 C
	%	+ 37.1	+ 45.8	+ 16.2	+ 24.0	+ 100.3
Serv. Rodoviário	58	103 112 S	—	—	—	103 112 C
	59	76 146 D	—			76 146 D
RFFSA — Administração Central	58	112 611 D	—	63 713	267	49 165 D
	59	225 480 D		11 905	22 945	206 520 D
Total Geral	58	9 335 702 D	10 480 284	1 108 561	912 529	1 340 614 C
	59	13 087 812 D	15 280 295	1 255 552	1 153 818	2 294 217 C
	Dif.	+ 3 752 110	+ 4 800 011	+ 146 991	+ 241 289	+ 953 603 C
	%	+ 40.2	+ 45.8	+ 13.3	+ 26.4	− 71.1

COMPARAÇÃO ORÇAMENTÁRIA — 1958/60

Receita do Exercício Ferroviário

ESTRADAS	1958 (Realizada)	1959				1960	
		Orçada	Realizada	Variações %		Orçada	Variação % em relação à 1959
				Em relação à orçada	Em relação à 1958		
	Cr$ 1 000						
EFCB	3 312 914	3 418 587	3 827 349	+ 12,0	+ 15,5	4 000 000	+ 4,5
EFL	700 977	731 972	727 645	— 0,6	+ 3,8	759 113	+ 4,3
EFSJ (1)	1 433 779	1 384 732	1 752 425	+ 26,6	+ 22,2	1 774 115	+ 1,2
RVPSC	1 096 762	1 420 072	1 572 910	+ 10,8	+ 43,4	1 641 949	+ 4,4
RFN	434 986	435 585	513 530	+ 17,9	+ 18,1	527 841	+ 2,8
RMV	504 669	516 600	675 610	+ 30,8	+ 33,9	730 000	+ 8,0
EFNOB	596 526	723 800	703 993	— 2,7	+ 18,0	644 640	— 8,4
VFFLB	228 227	254 266	260 733	+ 2,5	+ 14,2	282 370	+ 8,3
EFG	98 160	109 721	165 984	+ 51,3	+ 69,1	224 308	+ 35,1
RVC	86 894	116 104	105 572	— 9,1	+ 21,5	102 329	— 3,1
EFDTC	72 199	80 310	97 223	+ 21,1	+ 34,7	90 336	— 7,1
EFMM	12 924	15 506	18 452	— 5,4	+ 42,8	20 844	+ 13,0
EFB	7 483	8 112	8 468	+ 4,4	+ 13,1	8 112	— 4,2
EFSLT	19 372	26 565	20 733	— 21,9	+ 7,0	20 270	— 2,2
EFCP	2 920	6 192	3 819	— 38,3	+ 30,8	5 169	+ 35,3
EFBM	20 403	20 014	20 126	+ 0,6	— 1,4	21 300	+ 5,8
Total	8 629 195	9 272 138	10 474 602	+ 13,0	+ 21,4	10 852 696	+ 3,6

NOTA: Na receita orçada para 1960 não foram levados em conta os aumentos de tarifa já autorizados pelo Govêrno e que entrarão em vigor no decorrer do ano.

(1) A despesa orçada para 1960 depende ainda da aprovação da Diretoria.

COMPARAÇÃO ORÇAMENTARIA — 1958/60

Despesa do Exercício Ferroviário

ESTRADAS	1958 (Realizada)	1959 Fixada	1959 Realizada	1959 Variações % Em relação à fixada	1959 Variações % Em relação à 1958	1960 Fixada	1960 Variação % em relação à 1959
	Cr$ 1 000						
EFCB	5 962 421	6 772 445	7 494 871	+ 10,7	+ 25,7	7 461 797	0,1
EFL	2 636 018	3 003 397	3 651 315	+ 21,8	+ 38,5	3 566 489	2,3
EFSJ (1)	1 483 392	1 783 323	2 092 747	+ 17,4	+ 41,1	2 120 824	+ 1,3
RVPSC	1 563 439	1 666 794	2 078 679	+ 24,7	+ 33,0	1 882 571	9,4
RFN	1 287 809	1 330 888	1 644 388	+ 23,6	— 27,7	1 499 960	8,8
RMV (2)	1 670 100	1 823 032	2 034 611	+ 11,6	+ 21,8	2 139 212	+ 5,1
EFNOB	1 144 736	1 272 729	1 489 729	+ 17,0	+ 30,1	1 109 970	5,4
VFFLB	734 253	1 057 615	863 978	— 18,3	+ 17,7	1 101 709	+ 27,5
EFG	258 042	339 573	433 696	+ 27,7	+ 68,1	382 379	11,8
RVC	438 809	449 122	486 866	+ 8,4	+ 11,0	469 065	3,7
EFDTC	219 381	242 690	283 583	+ 16,9	+ 29,3	268 148	5,4
EFMM	81 033	122 184	108 153	— 11,5	+ 33,5	132 456	+ 22,5
EFB	95 553	99 161	128 349	+ 29,4	+ 34,3	109 239	14,9
EFSLT	165 644	192 768	199 896	+ 3,7	+ 20,7	194 374	2,8
EFCP	55 126	61 733	70 609	+ 14,4	+ 28,1	66 672	5,6
EFBM	159 642	168 844	199 318	+ 18,0	+ 24,9	172 099	13,7
Total	17 955 398	20 386 298	23 260 788	+ 14,1	+ 29,5	22 976 961	1,2

NOTA: Na despesa fixada para 1959 não puderam ser previstos os aumentos compulsórios de salários que se verificaram no decorrer do ano.

(1) A despesa orçada para 1960 depende ainda da aprovação da Directoria.

(2) Na despesa fixada para 1959 acha-se incluida uma suplementação de Cr$ 145 042 000,00 autorizada no decorrer do ano.